

JOURNÉE « RUE DE L'AVENIR »

**LES VIEUX DANS LA RUE :
SÉCURITÉ, MOBILITÉ, AUTONOMIE**

**ACTES DU COLLOQUE
DU 5 NOVEMBRE 1999 À FRIBOURG**

Impressum

2000
Pro Senectute
Publication spécialisée 8

Edition

Pro Senectute Suisse
Centre romand de gestion et d'action gérontologique
Rue du Simplon 23, 1800 Vevey
tél. 021 925 70 10, fax 021 923 50 30
e-mail : secretariat-romand@sr-pro-senectute.ch
Internet : www.pro-senectute.ch

SOMMAIRE

Introduction	5
<i>Serge Beuchat, président de « Rue de l'Avenir »</i>	
« Gymkhana » pour les aïeux	6
<i>Francis Monnin, lic. en anthropologie, resp. de l'UAT « Les Palmiers », Lausanne</i>	
Personnes âgées et espaces publics : difficultés et besoins spécifiques	10
<i>Dominique von der Mühl, architecte-urbaniste, Inst. de recherche sur l'environnement construit (IREC), EPFL</i>	
L'évolution des accidents impliquant des personnes âgées	14
<i>Gianantonio Scaramuzza, ing. dipl. EPF, service technique de la circulation, bpa</i>	
Le nouveau droit de priorité : un potentiel d'améliorations à exploiter	16
<i>Regine Bernet, juriste et Dr en droit, Mobilité piétonne</i>	
Le droit de priorité peut-il être amélioré ?	20
<i>Anne Tissot, Secrétaire romande, Mobilité piétonne</i>	
Expérience pilote du SAMiR dans le Nord vaudois	22
<i>Francesca Piazza, cheffe de projet SAMir</i>	
<i>Yves Kühne, Responsable du SAMiR</i>	
Personnes âgées et transports publics : qui s'adapte ?	25
<i>Beat Schweingruber, architecte, coll. du Bureau suisse « Personnes handicapées et transports publics », Olten</i>	
Développement urbain, commerces et autres équipements de proximité	27
<i>Lydia Bonanomi, architecte, urbaniste « Rue de l'Avenir »</i>	
Exemple d'une politique coordonnée : l'expérience de la commune de Muri-Gümligen	30
<i>Verena Szentkuti-Bächtold, présidente de la commission communale de santé publique et du groupe d'experts « vieillesse », Muri)</i>	
Densifier l'habitat urbain : pari perdu ?	33

<i>Pierre Aeby, directeur-adjoint de Pro Senectute Suisse, Vevey</i>	
Fondation PASSEPARTOUT – Canton de Fribourg	35
<i>Michel Boni, adjoint de direction de Pro Senectute canton de Fribourg</i>	
Le piéton lausannois / Les vieux dans la rue	37
<i>Jean-Luc Kolb, architecte-urbaniste, délégué aux piétons, Lausanne</i>	
AVIVO : retour aux équipements de proximité	38
<i>Maurice Magnan, Membre du comité de l'AVIVO vaudoise</i>	
Maintien à domicile : la bonne mesure	39
<i>Sylviane Burnand, Ergothérapeute</i>	
Transports publics : solutions contradictoires	40
<i>Henri-David Philippe, Office des transports, Neuchâtel</i>	
Conclusion	41
<i>Jacques Dentan, Chargé de communication, Pro Senectute Suisse, Vevey</i>	
Bibliographie	42

INTRODUCTION

Serge Beuchat
président de « Rue de l'Avenir »

Pouvoir se déplacer en sécurité hors de chez soi est un aspect central de la qualité de vie des personnes âgées, qui conditionne les possibilités d'autonomie, les relations sociales, et jusqu'à la santé physique et psychologique.

Nous serions en mesure de nous demander aujourd'hui si nous n'avons pas tout bonnement oublié certaines données de base essentielles. Nous pourrions nous poser la question suivante : Est-ce la bouche qui doit s'adapter à la fourchette ou la fourchette à la bouche ? Autrement dit, est-ce « aux vieux » de s'adapter aux espaces et transports publics ou l'inverse ?

Question plutôt surprenante me direz-vous ! Mais à la lecture du résumé de la journée d'étude « Rue de l'Avenir » du 5 novembre 1999 à Fribourg, on serait tenté de répondre qu'il n'y a pas deux réponses. Il semblerait assez évident que de grands efforts doivent être entrepris, afin de corriger le tir et de repenser l'espace public comme devant s'adapter à l'homme, en l'occurrence « le vieux ».

L'espace public d'aujourd'hui n'a d'avenir que dans l'ouverture à la reconnaissance de la différence de tous ses acteurs ; reconnaissance pour compréhension, cohabitation, convivialité, respect...

Négliger « le vieux » d'aujourd'hui, c'est négliger moi, le vieux de demain. C'est faire preuve d'un manque de foi en l'homme en qui la vie ne cesse de renaître. C'est oublier mes racines, mon appartenance, mon héritage culturel et économique.

« Vieux ? » « *On est véritablement vieux quand on a déserté son idéal !* » (Mc Arthur)

Et si notre idéal de décideur et de planificateur d'aujourd'hui c'était d'entreprendre des actions concrètes vers des espaces à vivre et de défendre une politique de valorisation et d'enrichissement des espaces publics de la personne âgée, donc aussi du nôtre ?

Essayons donc d'apporter à « nos vieux » une qualité de vie qu'ils méritent et dont nous leur sommes redevables, par respect tout d'abord et par amour.

« GYMKHANA » POUR LES AÏEUX

Francis Monnin

lic. en anthropologie, resp. de l'UAT « Les Palmiers », Lausanne

En tant qu'homme de terrain, je vais vous exposer les difficultés que rencontrent les personnes très âgées dans un espace public, selon un double regard : d'une part, selon son propre regard (ses sentiments, ses craintes, ses difficultés, ses peurs, que celles-ci soient objectivées ou non) et d'autre part, selon le regard de l'autre (comment elle est perçue lorsqu'elle est à l'extérieur de chez elle, dans la rue, dans un magasin, dans un moyen de transport public). Pour répondre à ces questions j'interrogerai trois groupes d'observateurs : les enfants, les adultes « actifs » et les professionnels.

Le regard de la personne âgée sur « ses sorties » : témoignages

L'équilibre

« Dire qu'autrefois on dévalait des talus en courant et qu'aujourd'hui on ne peut même plus marcher... les genoux ne tiennent plus, on n'a plus l'équilibre » me confiait l'autre jour une vieille dame que je raccompagnais chez elle. Et oui, la force n'est plus là. Qu'il s'agisse de descendre un escalier sans rampe d'appui et les genoux flanchent. Sans l'aide d'un bras, la chute guette à chaque pas et la chute signifie fracture, hôpital, « le début de la fin » comme l'expriment souvent les plus craintifs. Au manque de forces, se joignent la peur et l'angoisse.

Le trafic

« On n'ose plus sortir en ville, ils roulent comme des fous, on n'a pas le temps de traverser » dit cette autre dame. Traverser la route représente tout un enchaînement de facteurs qu'il est difficile de coordonner : regarder à gauche, estimer la vitesse et l'intention du véhicule qui vient contre soi, descendre le trottoir, ne pas se faire bousculer par les autres piétons, remonter l'autre trottoir... ». Cet enchaînement d'actions met en jeu des facultés physiques, physiologiques et psychologiques qu'il peut être difficile d'estimer. La vue défaillante rend pénible de juger la hauteur du trottoir et il arrive que la personne surprise par un trottoir trop bas ou trop haut trébuche. Les oreilles n'entendent plus très bien et si un obstacle coupe le regard sur le trafic qui vient, l'ouïe ne peut éveiller l'attention face au danger : « Il y avait un camion, je ne voyais rien, alors j'ai traversé... » dit cette autre dame.

Les transports publics

« Je sors toujours à pied. Je ne prends jamais le bus, les marches sont trop hautes et mes jambes sont trop courtes... et puis, ça fait du bien de sortir, seulement on ne sait pas où s'arrêter pour s'asseoir ». « Les bus me font peur à cause de la hauteur des mar-

ches, les départs trop brusques, les freinages ; et les places assises sont occupées par les jeunes ».

Le déplacement à pieds est certes salubre, mais les distances sont longues et les quelques achats qui garnissent le sac pèsent lourd.

Les grands magasins

« Je ne vais plus dans les grands magasins, c'est trop vaste et j'ai peur des escaliers roulants ». Il est difficile d'estimer la profondeur des marches d'un escalier roulant au départ et à son arrivée lorsque la vue est défaillante. Souvent l'ascenseur est peu visible dans les grands magasins, lorsqu'il n'est pas situé sur des entre-paliers. Les toilettes sont mal indiquées et l'angoisse, pour ceux qui souffrent d'incontinence, de ne pas les trouver les dissuade de fréquenter tel commerce : « là, j'y vais plus, y a pas de toilettes ». « Les toilettes publiques ? J'y vais plus, on n'y voit pas clair ». Que dire en effet de la lumière ?

De toutes ces remarques et critiques se dégagent une constante : les défaillances et les manques dus à la vieillesse limitent l'accès à l'espace public de la personne âgée.

Le regard des enfants sur les personnes âgées

Dans le cadre d'un concours que j'avais organisé, j'ai demandé à des enfants de dessiner leur grand-mère. La consigne était : Dessine-moi ta grand-mère comme tu la vois... Il est intéressant de noter que sur la quantité des dessins reçus (15'000) provenant de tous les pays, très peu représentaient la grand-mère ailleurs que chez elle ou dans son jardin. Le cadre sécurisant que représente le domicile colle bien à l'image de l'aïeul à l'aise dans son espace. Il en connaît les limites, les embûches, les contours et détours. Il peut y vivre et pratiquer ses activités à son rythme. L'enfant ne s'y est pas trompé. Parmi les qualités communes propres à l'enfant et à la personne âgée, il en est trois qui se révèlent toujours : la créativité, l'intuition et l'humour.

Malgré ses talents créatifs, si les dessins de ces enfants représentent la grand-mère dans nombre d'activités (jeux, lecture, tricot, jardinage), très peu, par contre, la représentent « en déplacement », en mouvement.

Au-delà du regard concret de l'image, l'intuition révèle souvent les sentiments de crainte, de solitude, d'isolement de la personne âgée.

L'humour présent dans chaque dessin me rappelle cette gentille grand-mère qui, pour monter en ville, usait de tous les passages, garages et ascenseurs privés patiemment inventoriés sur son trajet.

Le regard des adultes « actifs »

Malgré le regard souvent attendri des adultes, la personne âgée est souvent perçue comme trop lente (pour traverser la rue, pour payer à la caisse d'un grand magasin, lente à se décider, à monter dans un véhicule, à s'habiller...)

Notre civilisation marchande valorise le gain sous toutes ses formes y compris, bien sûr le gain de temps. Une des valeurs dominante de notre éducation par rapport au temps nous « force » dès l'enfance à ne pas perdre notre temps.

La personne âgée « qui a tout le temps » peut bien se jouer de nos préoccupations temporelles, elle n'est plus dans la course, comme le remarquait ce chauffeur de taxi pressé. La différence de rythme entre les vieux et les jeunes tend à marginaliser encore plus les vieux et à accentuer davantage leur exclusion sociale : l'offre d'heures sélectives pour les déplacements dans certains transports publics en est un signe.

Si la différence de rythme de ces deux populations existe, elle est encore renforcée et creusée par les changements de notre société. Comme le dit Alain Ehrenberg¹ : « Le séisme des années 60 a ébranlé préjugés, traditions, entraves, bornes... Nous sommes émancipés... L'homme est le propriétaire de lui même. Nous sommes devenus des hommes sans guides, libérés des normes "permis-défendu" des années 50, au profit d'un déchirement entre le "possible et l'impossible". La mesure n'est plus fondée sur la culpabilité et la discipline, mais sur l'initiative et la responsabilité. "Le déplacement de la culpabilité à la responsabilité ne va pas sans brouiller les rapports entre le permis et le défendu". Nous sommes des hommes autonomes ».

La dignité et le respect d'autrefois face à la personne âgée ont fait place à la responsabilité individuelle face au temps : « impossible de m'occuper d'accompagner ma mère chez le coiffeur, confiait une maîtresse de maison occupée à préparer une réception ! ».

Il existe cependant des modèles d'insertion des personnes âgées au cœur de notre société commerciale. Je pense au réseau de détaillants américains qui cherchent à répondre aux besoins des personnes âgées. En effet, une alliance entre les services américains et les grands magasins, qui offrent leurs classes d'exercice et divers cours a quelque 21'000 personnes du troisième âge contre paiement d'un droit minimum. Les marchands² offrent ainsi un service qu'ils considèrent comme public, bien qu'ils profitent de leurs achats dans les magasins avant ou après les cours.

¹ « la fatigue d'être soi », Paris, Ed. Odile Jacob, 1998 : 14-17

² Sears Roebuck & Compagny, Montgomery Ward par exemple.

Le regard des professionnels

Le professionnel qui vit jour après jour avec la personne âgée connaît, avec l'expérience, ses défaillances. Un des premiers réflexes que nous avons tous face au rythme lent de celle-ci est de faire à sa place. Ceci bien sûr va à l'encontre de son besoin d'autonomie.

En tant qu'homme de terrain, et même après bien des années d'expérience, je dois chaque jour me « couler » dans le temps de l'individu âgé : ne pas *vite* accompagner Madame X chez le coiffeur, ne pas *vite* lui passer un appel téléphonique qu'elle reçoit, ne pas *vite* desservir quand elle a mangé. Le respect de son temps à elle confère toute la dignité à sa personne humaine.

Nous pouvons favoriser son évolution dans la rue en renforçant sa capacité à la marche, à l'équilibre, à la prévention des chutes par toute une gamme d'exercices physiques. Nous pouvons aider à son orientation dans la rue et prévenir ses craintes par des exercices pratiques.

Mais restent tous ceux qui sont seuls et qui ne bénéficient pas d'une structure d'accompagnement.

Quelles pistes pour demain ?

Nos villes deviennent de plus en plus inhumaines. Des efforts naissent cependant partout pour des cités plus urbaines (facilité des moyens de transport, meilleure fluidité et confort pour l'usager) et plus humaines. Mais les espaces restent gigantesques.

L'esthétique de l'architecture moderne, les matériaux sont purs, mais souvent froids (verre et métal) ; le rythme stroboscopique de notre vie laisse couler les flots de véhicules par saccades suivis par les résidus de combustible, les fontaines rejettent le même circuit d'eau.

Il manque des espaces de verdure, des petites places, et je ne peux m'empêcher d'évoquer ici le *campo veneziano* et la *plaza mayor* des villes ibériques sans embûches, sans obstacles, sans grandes distances. Là, les vieux se retrouvent et devisent des heures durant hors du trafic, près des commodités, dans un cadre qui réunit sur les mêmes bancs ou sous les mêmes portiques, les amoureux, les familles, les travailleurs, les riches, les pauvres, les malades, les biens portants et les vieux.

PERSONNES AGEES ET ESPACES PUBLICS : DIFFICULTES ET BESOINS SPECIFIQUES

*Dominique von der Mühl,
architecte-urbaniste, Inst. de recherche sur l'environnement construit (IREC), EPFL*

Les plus de 65 ans représentent aujourd'hui 15% environ de la population suisse, dont environ 5% seulement vivent en institution. La plupart des personnes âgées vivent chez elles - un tiers seules -, ce qui signifie donc que 95% des personnes âgées se déplacent de manière plus ou moins régulière à l'extérieur de chez elles.

Les personnes âgées, comme les enfants, se déplacent proportionnellement plus fréquemment à pied - et en transports publics - que la moyenne de la population, en partie par obligation : pas de permis, pas ou plus de voiture (pour des raisons financières ou liées aux capacités).

Les personnes âgées, comme les enfants, sont particulièrement menacées par les accidents et représentent 50% des victimes d'accidents mortels. Plus de 80% de ces accidents ont lieu en traversée (*voir exposés de G. Scaramuzza et R. Bernet*).

La disparition progressive des commerces de quartier ou de village, la centralisation des équipements, l'augmentation des distances et, d'une manière générale, un développement urbain essentiellement adapté à des ménages disposant d'une voiture, pénalisent la population âgée (*voir exposé de L. Bonanomi*).

Beaucoup de personnes âgées ne possèdent pas de permis (ne l'ont souvent jamais eu, particulièrement les femmes), et ont un plus faible taux de motorisation. A l'avenir, davantage de personnes âgées auront le permis et seront probablement plus nombreuses à continuer de conduire. Cette question a intentionnellement été laissée de côté ici : « s'accrocher » à la voiture le plus tard possible n'est une solution ni souhaitable, ni généralisable.

Les conditions actuelles de circulation (volume du trafic, vitesse souvent trop élevée, stress des conducteurs et leur manque d'attention) sont un obstacle majeur pour les personnes âgées dans leurs déplacements. Celles-ci sont aussi plus que d'autres catégories de population sensibles à la pollution (problèmes respiratoires) et au bruit (stress).

Des capacités qui diminuent...

Avec l'âge interviennent des modifications, qui varient évidemment selon les personnes, et selon l'âge. Certaines ont une influence sur les possibilités de se déplacer, d'autres sur la capacité à réagir dans des situations complexes (en particulier les traversées) :

- diminution des facultés visuelles : besoin accru de lumière pour percevoir les contrastes, réduction de la vision périphérique, accommodation plus lente, etc.
- diminution des capacités auditives : on arrive moins à isoler les bruits les uns des autres, à identifier et localiser certaines sources de bruit
- difficulté progressive pour les déplacements : marche lente, perturbation de l'équilibre, douleurs liées aux rhumatismes, moins de sûreté
- diminution de la capacité respiratoire : on s'essouffle plus vite, besoin de se reposer, de s'asseoir
- problèmes d'incontinence
- diminution des capacités dites « cognitives » : avec l'âge, il faut plus de temps pour « traiter les informations ». Le problème se pose particulièrement dans des situations inattendues, où il faut réagir rapidement. D'une manière générale, les personnes âgées ont besoin de plus de temps.

... à un moment où pouvoir se déplacer au dehors est un besoin particulièrement fondamental et vital

- Besoins impératifs : faire ses achats quotidiens, effectuer des paiements, aller chez le médecin, le dentiste, le physio.
- Sortir, c'est bon pour la santé physique : bouger, marcher, respirer...
- Surtout : rester en contact avec le monde, maintenir des contacts sociaux, découvrir de nouveaux horizons (fait partie de la santé au sens plus large).

Des obstacles à des niveaux divers

Selon diverses enquêtes, les problèmes qui ressortent le plus :

- comportement des conducteurs (peu attentifs, ne respectent pas la priorité, forcent le passage)
- vitesses trop élevées, notamment à l'approche des passages pour piétons
- phases vertes trop courtes aux feux pour piétons
- manque de passages piétons, ou traversées mal placées
- bordures de trottoirs trop hautes
- manque de cheminements piétons, détours
- trottoirs encombrés (véhicules ou vélos parkés sur le trottoir, poubelles, présentoirs de commerces, panneaux de chantier, etc.) obligeant à descendre sur la chaussée
- cyclistes ou rollers circulant sur le trottoir
- surfaces inégales, revêtements endommagés

- problèmes saisonniers de déblaiement (neige, feuilles mortes)
- passages sous-voies, passerelles : marches et/ou pente pénibles, manque de mains courantes, sentiment d'insécurité dans les sous-voies
- manque d'éclairage (meilleure vision et sentiment de sécurité)
- manque de possibilités de s'asseoir (bancs) et espace pour s'arrêter en général.

Les accidents ne sont que la face visible d'une situation mal connue

Il est très difficile de trouver des chiffres sur la vie quotidienne des personnes âgées. A quel rythme sortent-elles ? quelles distances parcourent-elles ? pour faire quoi ? Il ne s'agit apparemment pas d'un thème auquel on se soit intéressé beaucoup jusqu'ici.

Les statistiques concernant les piétons sont encore très lacunaires. Par ailleurs, les raisons des déplacements (travail, achats, professionnels, formation, loisirs) ne conviennent guère aux personnes à la retraite. Elles ne dégagent pas d'image fine de la réalité.

Quelles sont les conséquences, dans la vie quotidienne des personnes âgées, des dangers rencontrés sur la voie publique ? Les accidents en représentent la face visible, la face cachée étant le stress ou les maladies nécessitant une prise de médicaments.

Aucune étude à ce jour ne permet de savoir comment les personnes concernées s'adaptent à la situation : sortir moins qu'on le souhaiterait, voir moins de monde, renoncer à certains déplacements, aller moins loin, faire des détours, sortir quand même mais avoir peur... Avec toutes les conséquences que cela peut avoir sur la santé physique et mentale des personnes elles-mêmes, et sur les coûts sociaux en général. Seules quelques données indicatives laissent à penser qu'une part grandissante de personnes âgées ne sortent plus de chez elles.

Synthèse des mesures recensées

Divers niveaux et degrés d'importance (dispositions générales ou aménagements particuliers). A noter que même orientées sur les besoins de la population âgée, la plupart de ces mesures profitent de fait à tous les piétons.

Sécurité :

- Agir sur les vitesses de circulation : abaissement de la vitesse autorisée en localité.
- Améliorer les traversées : refuges intermédiaires facilitant la traversée en deux temps, traversées réglementées par feux pour les voies larges, phases vertes plus longues, passages piétons suffisamment nombreux et bien placés, abaissement des trottoirs au droit des traversées

- Mesures locales de modération du trafic (rehaussements de passages piétons, trottoirs continus, etc.).

Confort et agrément :

- Améliorer et compléter le réseau des « cheminements » piétons - au sens de cheminements intégrés, non séparés - continu, sûr et « attrayant » comportant le moins de détours possible, trottoirs suffisamment larges, etc.
- Limiter au maximum les traversées dénivelées.
- Prévoir des possibilités de s'arrêter, de s'asseoir (bancs) et des toilettes publiques.
- Qualité des espaces publics (aménagement des rues, petites places, arbres, parcs...)

Planification :

- Intégrer les personnes âgées dans la planification et les décisions (*voir exposé de Mme Szentkuti*).
- Expérimenter les difficultés « sur le terrain ».

Information-sensibilisation :

- Sensibiliser les personnes âgées aux modifications liées à l'âge et mieux les éduquer à la circulation.
- Sensibiliser les conducteurs, dès l'apprentissage de la conduite.

Conclusion

La question du temps...

Accorder une même importance au piéton âgé à pied qu'à l'automobiliste dans sa voiture. Le but ne doit pas être seulement la réduction des accidents, mais redonner une place entière dans la société à ceux qui ne sont plus « actifs ».

L'EVOLUTION DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES PERSONNES AGEES

*Gianantonio Scaramuzza,
ing. dipl. EPF du service technique de la circulation, bpa*

La nouvelle réglementation aux passages-piétons, entrée en vigueur il y a cinq ans, avait pour but d'accroître la sécurité des piétons. Entre 1980 et 1998, le nombre de piétons blessés a pu être réduit de plus d'un tiers (de 4'076 à 2'663). Cette tendance favorable s'est maintenue jusqu'en 1994, aussi bien sur les passages de sécurité que dans la circulation piétonnière en général. Depuis cette date, le nombre de piétons blessés sur les passages de sécurité a de nouveau légèrement augmenté. En 1998, une augmentation de 3 % a dû être constatée par rapport à l'année précédente. Depuis 1980, le nombre de piétons tués a passé de 262 à 122. 1996 et 1997 ont été, avec 23 et 29 tués, les années où le nombre de victimes sur les passages-piétons étaient le plus bas depuis 30 ans. Malheureusement, en 1998, on a constaté une augmentation marquée (50). Une analyse de l'âge des victimes montre que cette augmentation touche surtout les personnes de plus de 65 ans. En 1998, 36 aînés ont perdu la vie, contre 23 l'année précédente.

Etude bpa : « Analyse technique des passages-piétons »

Dans la pratique, le bpa est souvent confronté à la question de savoir si on augmente ou si, au contraire, on diminue la sécurité du piéton qui traverse sur un tel marquage, alors que certains critères d'implantation indiqués dans les normes ne sont pas respectés.

Sur la base de cette situation, l'étude du bpa a visé à :

- trouver les causes du chiffre élevé des accidents impliquant des piétons sur les passages-piétons
- dégager les critères de planification de passages sûrs et de contrôle des passages existants puis élaborer des recommandations techniques pour l'aménagement et l'exploitation.

Méthode

On a étudié des combinaisons de caractéristiques d'accidents particulièrement fréquentes aux passages-piétons. L'Office fédéral de la statistique (OFS) a fourni les données, à savoir tous les accidents impliquant des piétons enregistrés par la police sur les passages-piétons en 1995.

On a évalué des critères d'aménagement et d'exploitation en comparant 45 passages avec accidents et 45 passages sans accident. Les passages-piétons avec accidents ont été définis comme ceux où, au cours de la période analysée (2 à 3 ans), on dénombrait deux accidents ou plus entre piétons et trafic roulant. Les passages-piétons sans accident ont été définis comme ceux où, au cours de la période analysée, on n'a pas enregistré d'accident entre piétons et trafic roulant.

Résultats

Une grande part des résultats significatifs était connue, plausible voire triviale. A noter que le résultat le plus important, susceptible de se répercuter sur l'aménagement des passages-piétons, était la proportion significative d'accidents liés à la caractéristique 'nuit' ou 'crépuscule'.

En comparaison des passages-piétons avec accidents, on a constaté que les passages sans accident présentent de manière significative les caractéristiques suivantes:

- plus d'îlots centraux
- plus souvent des distances de visibilité supérieure à 100 m vers la gauche depuis le point d'attente du piéton
- plus de signaux "Emplacement d'un passage-piétons"
- plus souvent la possibilité, pour le conducteur, de percevoir ce signal à plus de 100 m de distance
- moins souvent aménagés sur des routes à plus de deux voies

Conclusions

Pour accroître la sécurité des passages-piétons, les recommandations suivantes peuvent être déduites de l'étude:

- Il faut prévoir un îlot central et, le cas échéant, modifier la géométrie de la route.
- Les passages-piétons dépourvus de signaux lumineux ne devraient pas traverser plus de deux voies, même si un îlot est prévu ou installé.
- Les distances de visibilité minimales figurant dans la norme de l'Union des professionnels suisses de la route (VSS) ne devraient pas être érigées en règle absolue ; elles devraient être revues et corrigées vers le haut. A l'intérieur des localités, les piétons devraient disposer d'une visibilité à gauche de plus de 100m de chaque côté.
- Chaque passage sera muni du signal "Emplacement d'un passage pour piétons" placé dans le champ visuel du conducteur et perceptible à plus de 100 m.
- Les passages-piétons doivent être éclairés selon les directives de l'Association suisse pour l'éclairage (SLG).

LE NOUVEAU DROIT DE PRIORITE : UN POTENTIEL D'AMELIORATIONS A EXPLOITER

*Regine Bernet,
juriste et Dr en droit, Mobilité piétonne*

Mobilité piétonne, secteur droit et relations politiques

Cinq ans après l'entrée en vigueur du nouveau droit de priorité aux passages piétons – et la suppression du signe de la main obligatoire de la part du piéton qui souhaite traverser – cette nouvelle réglementation n'est respectée que par un conducteur sur deux. Elle représente pourtant, potentiellement, une très importante amélioration de la sécurité dans le trafic. C'est la raison pour laquelle l'association suisse *Mobilité piétonne* (ex-Association pour les droits du piéton) se montre fermement opposée à un retour à l'ancienne réglementation. Il faut au contraire chercher à améliorer la mise en pratique du nouveau droit de priorité, en investissant dans des campagnes sérieuses de sensibilisation, en contrôlant le respect de la réglementation aux passages piétons et en aménageant des routes qui incitent à une conduite calme.

Le nombre d'accidents n'est pas une raison suffisante pour justifier un retour en arrière

- a. L'ancien système était loin d'assurer la sécurité des piétons. Les chiffres des accidents de piétons en traversée étaient élevés déjà *avant* la révision de l'Ordonnance sur la circulation routière, avec en moyenne 1000 piétons accidentés chaque année, dont 45 mortellement.
- b. Concernant les statistiques, rien ne permet de prouver à l'heure actuelle la relation entre le nombre d'accidents de piétons aux passages protégés et le régime de priorité, avec ou sans signe de la main. De nombreux facteurs interviennent, qui ne sont actuellement pas pris en compte : nombre et situation des passages, augmentation du volume de trafic, usage de téléphones mobiles au volant, etc.
- c. Ce n'est pas le nouveau droit de priorité en lui-même qui entraîne des accidents, mais plutôt les lacunes de son application.
- d. Contrairement à l'ancienne réglementation, le nouveau droit de priorité peut évoluer, parce qu'il est fondé sur une appréciation réaliste des particularités des piétons.

Le nouveau droit de priorité tient compte des spécificités des déplacements à pied

- a. On parle trop souvent « des piétons » comme s'il s'agissait d'un groupe homogène ; or il y a différentes catégories de piétons, qui n'ont pas toutes, selon leur âge, leurs activités, leur état de santé, etc. les mêmes comportements, les mêmes besoins, les mêmes difficultés dans le trafic.
- b. Hormis l'école, les possibilités d'éducation des piétons à la circulation sont restreintes.
- c. Beaucoup de piétons – enfants, personnes âgées – ne sont pas capables d'évaluer les distances de freinage nécessaires.
- d. Les itinéraires des piétons sont extrêmement flexibles, on ne peut pas prévoir précisément leurs mouvements.
- e. Souvent, le piéton ne se conçoit pas du tout comme participant à la *circulation*, parce que la marche ne se réduit pas à sa seule fonction de déplacement : le piéton est sensible à l'environnement, il regarde autour de lui, rencontre une connaissance, accompagne des enfants, etc. Contrairement au déplacement motorisé, canalisé sur une voie et poursuivant un but unique, le déplacement à pied est multidimensionnel.
- f. Les piétons ne représentent pas un danger pour eux-mêmes, et ils ne s'imaginent pas qu'ils peuvent mettre en danger d'autres usagers de la route.

Selon l'ancienne réglementation, le piéton était de fait responsable de la traversée. Or traverser une chaussée implique une suite d'opérations complexes, que seuls des piétons adultes et en pleine forme savent maîtriser sans problèmes.

L'abrogation du signe de la main obligatoire signifie que tout piéton qui se trouve au bord de la chaussée à proximité d'un passage peut déjà bénéficier du droit de priorité : l'automobiliste doit donc se montrer très attentif. Cette attention est une condition essentielle pour permettre au conducteur de réagir de cas en cas à des comportements parfois imprévisibles. La nouvelle réglementation peut conduire à une réduction considérable du nombre d'accidents, parce qu'elle est fondée sur une appréciation réaliste de la situation et des capacités des différents usagers.

Le nouveau droit de priorité : des mesures pour respecter une ancienne promesse...

Pour que le nouveau droit de priorité puisse avoir véritablement un effet et pour que les automobilistes s'arrêtent plus volontiers aux passages, il faut faire appel à toute une palette de mesures.

Politique des transports, campagnes de sensibilisation, contrôle

- a. En tout premier, il faut clairement s'opposer au retour à l'ancienne réglementation.
- b. Du côté des personnes responsables de la sécurité du trafic, des administrations, des organisations, de la police, il faut cesser de considérer que les piétons peuvent être chargés de la même responsabilité que les autres usagers de la route : dans le droit, ou dans la campagne de sensibilisation, « les piétons » sont considérés, de manière indistincte, comme des partenaires à responsabilité égale. En France, par exemple, le piéton n'est plus du tout considéré comme responsable depuis 1991.
- c. Les campagnes d'information devraient à l'avenir sensibiliser les automobilistes à la responsabilité plus importante qu'ils doivent désormais assumer dans la circulation. Il ne s'agit pas là de faire de la morale, mais d'expliquer les spécificités des piétons et l'importance de l'attention des conducteurs et de la vitesse des véhicules.
- d. L'observation du droit de priorité aux passagers piétons doit être contrôlée par la police. Il faudrait aussi sanctionner de manière plus sévère les comportements qui diminuent l'attention des conducteurs, comme notamment l'usage croissant de téléphones mobiles au volant.
- e. A noter que les mesures énumérées ici ne mettent pas du tout en question l'exigence – légitime – qui veut que tout piéton se comporte de manière responsable aux passages pour piétons.

Mesures constructives et de signalisation

Les capacités des automobilistes ont des limites et la police ne peut pas être partout. La rue doit donc être aménagée et organisée de telle manière que les conducteurs ne soient pas chargés d'une responsabilité trop lourde.

Les mesures visant à réduire les vitesses sont fondamentales. A vitesse élevée, le conducteur n'est pas en mesure de prêter une attention suffisante au comportement des piétons. Un arrêté du Tribunal fédéral (ATF 1997/98 IV 22) en fournit un bon exemple : la jurisprudence a disculpé un conducteur, dont la voiture avait heurté une femme sur un passage piéton ; celui-ci estimait qu'en raison de la vitesse autorisée (60 km/h), il n'était pas en mesure de se rendre compte à temps qu'il s'agissait d'une femme âgée. On a donc admis que la mauvaise évaluation de la situation qu'avait fait cette femme, liée ici en grande partie à son âge, était *son* problème.

Pour améliorer la sécurité des traversées, voire supprimer les passages piétons, on peut prendre diverses mesures :

- mesures constructives pour protéger les traversées, par ex. aménagement de refuges ;
- autres mesures constructives locales visant à modérer le trafic ;
- mise en place de zones 30 ;
- introduction d'une limitation généralisée à 30km/h en localité ;

- instauration de zones à trafic mixte (espace partagé par piétons, cyclistes et voitures), avec priorité aux piétons et vitesse lente des véhicules (20 km/h). Cette réglementation est en cours d'étude sur mandat de l'Office fédéral des routes, sous le nom provisoire de *zones mixtes*;
- modification de la signalisation annonçant un passage pour piétons : remplacer le signal *danger* par un signal *cédez le passage*, qui traduirait mieux le fait que la chaussée est traversée par un chemin piétonnier bénéficiant de la priorité. La Suisse pourrait saisir l'occasion de la *Semaine de la sécurité routière* consacrée aux usagers vulnérables, en mai 2000, pour proposer une modification des accords internationaux dans ce sens.
- intégration dans les normes VSS, partout où c'est nécessaire, de l'exigence préconisant des traversées sûres pour les piétons.

Si on regarde en arrière, on constate qu'au cours du temps, les piétons ont dû progressivement céder de plus en plus d'espace au trafic motorisé. Pour leur ménager quand même un minimum de possibilités de traverser, on a créé des passages pour piétons, en leur promettant que là, les traversées pourraient se faire en sécurité.

En fait, le nouveau droit de priorité – et les mesures rendues nécessaires à son application – ne doit pas être vu comme une abdication devant des prétentions grandissantes de la part des piétons : on ne fait là rien de plus que respecter de vieilles promesses faites aux piétons, qui n'ont rien perdu de leur actualité et de leur nécessité.

LE DROIT DE PRIORITE PEUT-IL ETRE AMELIORE ?

Anne Tissot
Secrétaire romande, Mobilité piétonne

Avant l'introduction du nouveau droit de priorité (1994), le piéton était tenu en principe de faire un signe de la main :

« Avant les passages pour piétons où le trafic n'est pas réglé, le conducteur réduira sa vitesse assez tôt, de manière à pouvoir laisser la priorité aux piétons, notamment à ceux qui font un signe de la main. Il est tenu d'accorder la priorité à tout piéton qui s'engage sur le passage avant le véhicule » OCR, Art. 6, al. (ancien).

Le nouveau droit de priorité entré en vigueur le 1^{er} juin 1994 :

« Avant d'atteindre un passage pour piétons où le trafic n'est pas réglé, le conducteur accordera la priorité à tout piéton qui est déjà engagé sur le passage ou qui attend devant celui-ci avec l'intention visible de l'emprunter. Il réduira à temps sa vitesse et s'arrêtera, au besoin, afin de pouvoir satisfaire à cette obligation » OCR Art. 6, al. 1

En parallèle, l'art. 47 de la même ordonnance restait inchangé :

« Sur les passages pour piétons où le trafic n'est pas réglé, les piétons ont la priorité, sauf à l'égard des tramways et des chemins de fer routiers. Ils ne peuvent toutefois user du droit de priorité lorsque le véhicule est déjà si près du passage qu'il ne lui serait plus possible de s'arrêter à temps ».

Ces deux textes issus de la même ordonnance sont - il faut bien le dire - en parfaite contradiction en particulier pour les usagers les plus vulnérables : les enfants et les personnes âgées. Les enfants jusqu'à un certain âge ont de la peine à évaluer les distances d'arrêt et croient que les voitures peuvent s'arrêter d'un coup. Les personnes âgées de leur côté peuvent rencontrer des difficultés visuelles ou auditives qui les empêchent d'évaluer la situation.

Le nouvel article a néanmoins l'avantage dans certains cas de permettre de renverser le fardeau de la preuve à défaut d'empêcher les gens de se faire renverser. Aux détracteurs de ce nouveau droit de priorité - certes à nos yeux encore trop timide - il faut rappeler qu'il a apporté, outre plus de droit pour les piétons (aspect juridique), l'amélioration pratique suivante : la disponibilité à s'arrêter des automobilistes a augmenté.

Avant 1994, un automobiliste sur 20 s'arrêtait aux passages pour piétons, en 1995, environ un tiers s'arrêtait et en 1998, 50%. La disposition à s'arrêter des conducteurs s'est donc nettement améliorée même si l'objectif officiel de 85% n'est pas atteint.

Il faut répondre aux opposants de cette nouvelle réglementation, à tous ceux qui souhaiteraient introduire à nouveau le geste de la main qu'avec l'ancienne réglementation, d'une part seuls 15% des piétons faisaient un signe de la main et, d'autre part, seuls 20% des automobilistes s'arrêtaient quand quelqu'un faisait un signe de la main.

Accidents et droits de priorité

Globalement, on peut dire que le nombre de blessés et de tués est resté stable depuis l'introduction du nouveau droit de priorité. Il n'y a pas eu d'aggravation non plus. Il n'y a donc pas lieu de revenir en arrière pour des raisons de sécurité, mais il y a lieu d'améliorer la situation.

Piétons accidentés, 1965 à 1998

Année	Sur les passages piétons		Hors des passages piétons		Ensemble	
	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués
1965	...	...	...	...	5946	451
1970	...	...	...	...	6393	520
1975	...	...	...	...	4757	312
1980	1570	69	2506	193	4076	262
1985	1103	59	2111	132	3214	191
1990	1189	51	1899	121	3088	172
1991	1080	51	1845	115	2925	166
1992	1002	42	1933	106	2935	148
1993	995	38	1831	86	2826	124
1994	963	35	1801	91	2764	126
1995	1107	47	1834	79	2941	126
1996	969	23	1740	85	2709	108
1997	987	29	1665	87	2652	116
1998	1021	50	1642	72	2663	122

Source : Office fédéral de la statistique. Statistiques des accidents de la circulation routière, des véhicules à moteur, des causes de décès et de la population

Ce qui saute par contre aux yeux en observant le tableau ci-dessus, c'est le rôle des vitesses. Les rues résidentielles ont été introduites en 1980, le 50 km/h dès 1984, les zones 30 depuis 1989. La vitesse de 50 km/h est encore trop élevée pour garantir une réelle sécurité des piétons. Le 30 km/h est la vitesse adaptée en agglomération : d'une part les automobilistes sont beaucoup mieux disposés à s'arrêter pour laisser passer un piéton et d'autre part, cette vitesse raccourcit de moitié la distance d'arrêt par rapport aux 50 km/h et en cas d'accident, les conséquences sont beaucoup moins graves. Le droit de priorité ne peut être effectif qu'avec des vitesses adaptées.

EXPERIENCE PILOTE DU SAMIR DANS LE NORD VAUDOIS

*Francesca Piazza
Cheffe de projet SAMiR*

La promotion des transports pour les personnes à mobilité réduite dans le canton de Vaud s'inscrit dans le cadre des mesures soutenues par le Département de la santé et de l'action sociale du canton de Vaud (DSAS ci-après), pour encourager le maintien à domicile des personnes handicapées et âgées. Par personne à mobilité réduite nous entendons toute personne qui est dans l'impossibilité de prendre seule les transports publics, pour des raisons liées à l'âge ou à un handicap.

Les prestations de transports adaptés ne font pas l'objet d'une planification cantonale à ce jour. Une inégalité d'accès, tant en termes de services qu'en termes économiques, limite la liberté de choix des personnes à mobilité réduite. Pourtant la mobilité, en tant que besoin et nécessité, joue un rôle capital dans le maintien de l'autonomie et l'amélioration de la qualité de vie de chaque individu.

Chez la personne âgée, si le déplacement permet d'accéder directement aux services, il représente avant tout un moyens privilégiés de garder ou de développer des contacts sociaux et d'accéder aux loisirs. Lorsque la dépendance survient, il s'avère urgent de renforcer l'accessibilité aux transports afin de prévenir la solitude et l'isolement social.

Depuis plusieurs années, le Service des Assurances Sociales et de l'Hébergement (SASH ci-après), en étroite collaboration avec les partenaires du secteur des transports et du médico-social, travaille à la création des conditions permettant une approche commune et concertée de ce domaine d'activité. Mandaté par le chef du DSAS, et à la lumière de divers travaux et d'analyses spécifiques, un groupe de travail cantonal, le GT Transports Adaptés, proposait courant 1997 des principes cantonaux dans ce domaine, ainsi qu'un modèle d'organisation et de financement des transports adaptés. Ces propositions ont été adoptées.

Depuis janvier 1999, une Commission cantonale pour la promotion des transports pour personnes à mobilité réduite, sous la présidence du SASH (composée des principaux partenaires du secteur des transports et du maintien à domicile, des services sociaux, des assurances sociales et des usagers), est chargée d'appliquer ces principes et d'améliorer l'accessibilité aux transports, dans le cadre des moyens disponibles.

La commission a pour mission de proposer diverses options permettant de :

- approcher globalement l'offre et la demande
- promouvoir une organisation et une accessibilité régionales
- recourir aux prestations de transports existantes et assurer leur coordination
- promouvoir l'adaptation des transports publics et spécialisés aux capacités et aux besoins des personnes à mobilité réduite

- promouvoir l'application de la subsidiarité des sources de financement des transports
- créer une organisation et un outil développant une vision et une gestion globales des ressources financières engagées dans ce secteur
- proposer les mesures permettant de rendre la prestation accessible sur l'ensemble du canton dès 2002.

Afin de répondre à son mandat, la commission a lancé deux projets :

1. La création et l'expérimentation d'un Service régional de coordination des transports pour les personnes à mobilité réduite, SAMiR¹, dans le Nord vaudois. Cette expérience durera deux ans. Un rapport d'évaluation est attendu à fin 2001.
2. Une étude de faisabilité sur l'organisation de la coordination des transports adaptés sur le Grand Lausanne. Cette étude est en cours de réalisation. Un rapport final est attendu pour juin 2000.

Les résultats de ces deux démarches permettront à la commission d'améliorer et de compléter les informations sur la clientèle et ses besoins

*Yves Kühne
Responsable du SAMiR*

Pour appréhender l'ensemble des difficultés que soulève la mobilité des personnes âgées, la collaboration avec les différents acteurs est essentielle à l'amélioration de l'autonomie et de la qualité de vie de cette catégorie de la population. Cette conjonction des forces permettra de répondre de manière adaptée aux besoins de chacun.

En inscrivant, par exemple, le transport dans une chaîne de déplacements avec une succession d'actes à réaliser, on peut considérer plusieurs domaines et types d'interventions. L'analyse de chaque acte nous permet ainsi, non seulement, d'essayer de compenser l'incapacité spécifique mais aussi d'offrir la possibilité à chaque partenaire de réfléchir sur les moyens à apporter pour améliorer les domaines le concernant.

Les objectifs principaux du service sont :

- offrir l'accessibilité aux transports 7 jours sur 7, de 6h00 à 24h00
- proposer un transport en adéquation avec les besoins et les capacités des personnes
- promouvoir le recours et l'adaptation des transports publics
- lutter contre l'isolement social en proposant des courses de loisirs (vie quotidienne et à but socioculturel)

¹ Le **SAMIR** est un **S**ervice de coordination des transports **A**daptés pour les personnes à **M**obilité **R**éduite. Les bureaux du service ont été installés dans les locaux des Transports Publics d'Yverdon-Grandson (TPYG).

- mettre sur pied et gérer un système informatique permettant d'identifier et suivre l'évolution de la clientèle, des prestations octroyées et des flux financiers pendant la période de l'expérience

Depuis le 1^{er} novembre 1999, le service de coordination fonctionne comme centrale d'appel et de commande pour les demandes de transports des personnes à mobilité réduite domiciliées dans les zones sanitaires V (Orbe, Cossonay, La Vallée de Joux) et VI (Yverdon, Grandson, Ste-Croix et Yvonand). Pour ce faire, il collabore avec l'ensemble des fournisseurs de transports de la région (publics et privés). Si le réseau est dans l'impossibilité d'offrir une prestation, le service doit la garantir par défaut.

Les réservations des courses sont à annoncer de préférence 24 heures à l'avance au 024/425 25 25 de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30. Pour le week-end, les courses sont à commander, dans la mesure du possible, le vendredi. Une permanence téléphonique, par déviation, est en place pour les transports urgents ou de dernières minutes.

Afin d'offrir un transport adapté à la situation du client, toute demande sera évaluée (des formulaires de recueil de données et d'évaluation ont été créés à cet effet). Celle-ci sera effectuée en collaboration avec les services sociaux de Pro Infirmis, de Pro Senectute et les centres médico-sociaux (soins à domicile regroupant entre autres des assistants sociaux, des ergothérapeutes, des infirmiers). Le SAMiR assurera ensuite l'accréditation du transport, en fournissant une carte de légitimation aux clients.

Le SAMiR propose, en plus des courses thérapeutiques, scolaires et professionnelles facturées selon le tarif du transporteur (qui est négocié), des courses loisirs (vie quotidienne ou socioculturelle) à des tarifs préférentiels. Ces dernières sont au prix de fr. 4.00 la simple course en ville et de fr. 3.00 + 0.50 le km la simple course en région, quel que soit le transporteur. A relever sur ce point l'effort particulier de Pro Infirmis Vaud et de Pro Senectute Vaud tendant à garantir l'aide fédérale individuelle aux personnes bénéficiaires respectivement des Prestations d'aide aux handicapés et des prestations complémentaires à l'AVS pour le financement de ces courses loisirs. Le SAMiR dispose aussi d'un fond privé pour les autres situations.

Le SAMiR fonctionne également comme :

- centrale de facturation des courses effectuées par les fournisseurs de transports partenaires du projet
- centrale d'encaissement, sur délégation des instances chargées de ces remboursements, et à ce titre, il règle les fournisseurs
- centrale d'aide et conseils en matière de transports adaptés et de remboursement de courses.

Le fonctionnement du SAMiR est expérimental ; une évaluation des résultats sera réalisée après deux ans d'activité. Le rapport d'évaluation sera transmis à la commission cantonale pour la promotion des transports des personnes à mobilité réduite à fin 2001. Enfin, le SAMiR est soutenu par les pouvoirs publics ainsi que par la Loterie Romande.

PERSONNES AGEES ET TRANSPORTS PUBLICS : QUI S'ADAPTE ?

*Beat Schweingruber,
architecte, coll. du Bureau suisse « Personnes handicapées et transports publics », Olten*

Notre bureau s'occupe des personnes à mobilité réduite. Les personnes âgées peuvent subir, sans être limitées dans leur mobilité, d'autres difficultés, surtout dans les domaines de l'information ou de l'orientation. Pratiquement, toutes les mesures en faveur des personnes à mobilité réduite sont aussi valables pour les personnes âgées.

Qui est « handicapé » ?

Le terme « personne à mobilité réduite » recouvre trois catégories :

- Les personnes handicapées dont certaines capacités corporelles, sensorielles ou mentales sont absentes ou défaillantes ;
- Les personnes handicapées dont les capacités sont réduites par la vieillesse ;
- Le handicap peut être occasionné par des bagages, une poussette, des petits enfants, une bicyclette, etc. ; les personnes étrangères ou ne connaissant pas une région se trouvent elles aussi handicapées. Dans ce sens, le terme « handicapé » comprend environ un tiers des passagers des transports publics.

Quelques chiffres approximatifs pour la Suisse :

Malentendants : 10% de la population (dont 65% personnes âgées) : 10'000 personnes sourdes, 160'000 avec appareil auditif

Malvoyants : 2-3% de la population (dont 75% personnes âgées) : 50-70'000 personnes complètement ou partiellement aveugles

Handicap physique : 70'000 personnes en chaise roulante (dont 50'000 âgées) : nombre inconnu de personnes avec difficultés à marcher ou à franchir des différences de niveau (dont la majorité âgées)

Problèmes principaux des personnes âgées dans la situation actuelle :

- Bus, tram, chemin de fer : monter et descendre
- Bus, tram : le chemin de la porte au siège et vice versa
- Informations avant et pendant le voyage
- Automates

Quelques problèmes des personnes âgées dans les transports publics et leur solution :

Problèmes	Solutions des transports publics	Nos propositions
Marches/escaliers à l'entrée dans les véhicules	<p>Bus/trams : plancher bas + évt. « kneeling »</p> <p>Trains rég : état actuel (CFF, quai 35 cm) ou plancher bas + quai 35/55 cm</p> <p>Trains : état actuel (quais 35 ou 55 cm)</p> <p>IC/IR : en général, poignées près des marches</p>	<p>Bus/tram : entrée à niveau (plancher bas + « kneeling » + quai 25 cm)</p> <p>Trains rég.: entrée à niveau (plancher bas + quai 55 cm)</p> <p>Trains : quai 55cm, entrée plancher bas ou IC/IR, ou élévateur pour chaise</p> <p>dito</p>
Aller du siège à la sortie dans la phase du freinage du véhicule	Poignées et barres d'appui	Poignées et barres d'appui Boutons d'arrêt atteignables de tous les sièges
Informations dans le véhicule	Annonce du prochain arrêt par haut-parleur ou par affichage optique ou rien du tout	Toutes les informations de manière optique et acoustique : destination, prochain arrêt, halte sur demande, perturbations etc.
Informations pour personnes aveugles ou malvoyantes	Hauts-parleurs ou rien	Hauts-parleurs. Vocalisation des informations transmises par le système radio-électronique

DEVELOPPEMENT URBAIN, COMMERCES ET AUTRES EQUIPEMENTS DE PROXIMITE

*Lydia Bonanomi,
architecte, urbaniste « Rue de l'Avenir »*

La lutte contre le développement urbain dispersé est mon cheval de bataille et il serait temps que les associations de défense des modes de déplacement écomobiles (marche, vélo et transports publics), de l'environnement et de la qualité de vie en général s'en occupent aussi. Depuis 50 ans, le développement urbain se fait largement en fonction de l'accessibilité en voiture. Les zones d'habitation sont implantées loin de tout, le commerce est regroupé dans de grandes surfaces situées à l'écart, le commerce de quartier et de village disparaît et, avec lui, les autres équipements de proximité. Les transports publics sont peu performants ou inexistants.

Ce développement convient à ceux qui disposent d'une voiture. Ceux qui n'en ont pas ou qui ne peuvent plus conduire sont fortement limités dans leurs déplacements et ne trouvent presque rien à proximité. En ville, dans les tissus urbains denses, les commerces et autres services de proximité restent, car il y a assez de clients. Pour la même raison, ces tissus denses offrent des transports publics performants. Ainsi, les distances sont courtes et une grande partie des déplacements peut se faire à pied et le reste en transport public. Celui qui n'a pas de voiture a facilement accès à tout.

La population de la périphérie des villes vieillit

Le problème concerne aussi les personnes âgées. A l'époque, les jeunes ménages avec enfants se sont installés en périphérie, d'abord dans la proche couronne, puis toujours plus loin, dans les villages « à la campagne ». Cette population vieillit. A ma connaissance, il existe une seule étude sur cette question². Ses auteurs ont examiné les chiffres concernant l'agglomération zurichoise (Lausanne n'est probablement pas très différente) : aujourd'hui, la majorité des personnes âgées vit en ville, mais dès l'an 2000, la majorité se trouvera dans le premier cercle des banlieues, puis dès 2010, dans la périphérie des agglomérations. A cette date, trois cinquièmes des 150'000 personnes âgées (aujourd'hui 120'000) habiteront dans des communes d'agglomération.

² Rey Urs, Wuest Hannes, Gabathuler Christian, Wohnsituation der Betagten : quantitative Analyse und Prognose für Stadt und Agglomeration Zürich, Zürich : Nationales Forschungsprogramme « Stadt und Verkehr », Bericht 28, 1993

Viellissement de la population vivant en périphérie

On sait que l'Etat risque de se dégager de plus en plus de la prise en charge des personnes âgées. On cherche notamment à retarder le placement dans un home par un maintien prolongé à domicile. L'aide à domicile dispensée par les centres médico-sociaux est ainsi devenue un volet important des politiques cantonales. En plus des soins infirmiers et des soins de base pris en charge par l'assurance maladie, les CMS livrent des repas chauds ; ils effectuent des travaux ménagers et organisent le transport des personnes à mobilité réduite. Jusqu'à présent, une partie de ces services est fournie par des bénévoles, mais ceux-ci se font de plus en plus rares. Jusqu'à quand l'Etat pourra-t-il encore assurer ces prestations ? Quoi qu'il en soit, rester aussi longtemps que possible indépendant n'est pas seulement souhaitable en soi, mais pourrait bien devenir indispensable.

Difficultés que les personnes âgées peuvent rencontrer

On peut formuler quelques hypothèses en ce qui concerne les différences entre une personne âgée qui ne peut plus conduire habitant en ville et celle habitant la périphérie.

En ville

En ville, même avec une canne, on peut longtemps se débrouiller seul, car on trouve tout dans un rayon accessible. En périphérie, tout est éloigné et les transports publics sont souvent déficients ou inexistantes. Mme Magnin, responsable du centre médico-social du Mont-sur-Lausanne, résume cette formule ainsi : « en ville, on peut choisir entre demander de l'aide ou se débrouiller seul ».

Il y est peut-être plus facile de développer une certaine solidarité. A la fin des années '70, la question des relations de voisinage dans différents contextes urbains avait été le sujet de plusieurs études, notamment aux Etats-Unis. En Suisse, Alexandre Antipas avait consacré une thèse à ce sujet.³ Il ressort de ces études que, dans des tissus urbains denses et mixtes, il est plus facile de créer des réseaux de sociabilité que dans les quartiers isolés, car il y existe de nombreuses possibilités de contacts informels. Autrement dit, on peut doser le niveau d'intensité et d'intimité des contacts, alors que dans les quartiers isolés, c'est « tout ou rien ».

« Génération haies de thuyas » à la campagne

On peut par ailleurs penser que ceux qui ont choisi de vivre en périphérie ont, plus que la moyenne, voulu un mode de vie indépendant. L'indépendance représentait la grande conquête des années d'après-guerre. Mme Magnin appelle ces premiers habitants des

³ Antipas Alexandre, *Espaces hors logement*, Lausanne : Presses polytechniques romandes, 1982

zones villas « la génération haies de thuyas » (selon elle, les jeunes qui s'installent maintenant dans les villages adoptent un comportement différent, ils cherchent à participer à la vie locale). Pour les premiers, l'idée de rester indépendant des autres est une valeur dominante. Ils n'ont jamais cherché à développer les contacts de proximité, ni avec les villageois « indigènes », ni avec les autres nouveaux habitants. Ils ne fréquentent pas le café du village et font leurs achats au centre commercial.

Le week-end, ils ne restent souvent pas chez eux pour profiter de la « campagne » (une étude a montré qu'ils font davantage de kilomètres que les urbains). Les amis habitent loin ; pour les voir, on les invite ou on est invité. Depuis la retraite, ils sont encore plus indépendants de leur voisinage immédiat ; les enfants ont quitté la maison et ils ont beaucoup de temps libre. Ils font tout en couple, sortent et voyagent beaucoup. Ce mode de vie indépendant et déterritorialisé dépend complètement de la voiture. Et le jour où ils ne peuvent plus conduire, tout s'effondre.

La vie bascule du jour au lendemain ; ils perdent brutalement l'indépendance tant valorisée ; leur existence s'en trouve affectée, tant du point de vue pratique – on ne trouve rien sur place – que du point de vue affectif. Jusque là, ils ont vécu avec l'idée de pouvoir aller n'importe où n'importe quand. Il devient alors difficile de développer ces relations de voisinage qu'on a soigneusement évitées auparavant. Quant à l'idée de mettre en place un réseau de solidarité, elle est contraire à cette volonté d'indépendance qui était centrale jusque là. Une de mes amies, qui habite dans un petit village de la Côte, explique la difficulté de demander ou de proposer de l'aide à des voisins : « si tu demandes, tu dois expliquer ». Autrement dit, il faut dévoiler certaines choses intimes de votre vie. Cette amie préférerait payer les services, pour être plus libre. Mais se rend-elle compte du coût ?

Conclusion

Dans ce qui précède, j'ai surtout fait allusion aux zones de villas, mais le problème existe aussi, de façon atténuée, dans certains quartiers d'habitation collective en périphérie des villes et d'autres localités.

Pourquoi faut-il se préoccuper de cette question des vieux « en périphérie » ? Il s'agit d'abord de bien étudier la question, d'identifier les différentes situations et les problèmes typiques, puis de tenter d'y apporter des solutions. Celles-ci coûteront cher, comme tant d'autres effets externes de la dispersion urbaine (dépendance de la voiture, augmentation du trafic automobile et des infrastructures, destruction des paysages, etc.).

Il s'agit ensuite d'agir pour l'avenir, c'est-à-dire d'arrêter le développement urbain dispersé reposant sur la voiture et de s'orienter vers un développement basé sur le piéton et les transports publics, pour que la prochaine génération de vieux soit mieux intégrée et plus autonome.

EXEMPLE D'UNE POLITIQUE COORDONNEE : L'EXPERIENCE DE LA COMMUNE DE MURI-GÜMLIGEN

*Verena Szentkuti-Bächtold
présidente de la commission communale de santé publique
et du groupe d'experts « vieillesse », Muri)*

La commune de Muri-près-Berne

Caractéristiques : Muri est située aux abords de la Ville de Berne et fait donc partie de l'agglomération bernoise. La commune a un caractère urbain et il ne reste que quelques fermes. Mais Muri dispose aussi de parcs, de jardins, de champs et de bois qui en font une commune « verte ». Elle se répartit en deux villages Muri et Gümligen, c'est pourquoi on la désigne souvent sous le nom de Muri-Gümligen. La commune politique s'appelle Muri-près-Berne.

Topographie : une assez grande partie de ses 763 ha forme une plaine réunissant les deux villages. Des deux côtés, on trouve d'une part des collines et d'autre part des pentes en direction de l'Aar.

Population : plus de 20 % des 12'519 habitants (déc. 98) ont plus de 65 ans.

Trafic : la route nationale Berne-Thoune coupe pratiquement la commune en deux et sépare les deux villages. S'y ajoutent les routes cantonales et chemins communaux. La motorisation y est élevée et les transports publics mériteraient des améliorations, surtout en relation avec les besoins de la population âgée.

Plan politique

La commune s'est donné un plan directeur des circulations comprenant d'une part un contenu idéologique et d'autre part les moyens de les réaliser. La volonté politique de les mettre en œuvre dépend d'une majorité « bourgeoise ».

- **Structures et moyens :** il existe une commission de planification et une commission de construction avec, au sein de l'administration communale, un service des bâtiments. Les commissions politiques peuvent prendre des initiatives et formuler des postulats à l'adresse de la Municipalité (exécutif). Ces initiatives visent la plupart du temps des améliorations de détails, matérielles et limitées ; peu coordonnées, elles manquaient d'une vue d'ensemble qui porte aussi sur la santé publique et l'environnement. Mais des progrès sont intervenus entre-temps.

La coordination

Objectifs supérieurs : qualité de vie, bien être (santé = prévention + promotion de la santé), qualité du logement, autonomie, sécurité, prévenir l'isolement par la participation à la vie sociale grâce à une mobilité suffisante, protection de l'environnement. Ces buts apparaissent d'une part dans les *Objectifs de santé publique* et d'autre part dans les *Directives en matière de politique de vieillesse* de la Commune de Muri-près-Berne.

Structures et moyens :

- politique générale : commission de santé publique, activités parlementaires
- politique de vieillesse : groupe d'experts (3^{ème} + 4^{ème} âges), divers groupes de travail, groupes d'intérêts de personnes âgées

Résultats des activités des groupes et commissions d'experts, etc.

- Inventaire des équipements dans les quartiers de la commune en vue de les adapter aux besoins des personnes âgées et/ou handicapées touchant les transports (publics et privés), les trottoirs, les passages protégés, l'éclairage public, les bâtiments (mairie, écoles, églises, commerces, etc.)
- Publication d'un guide faisant le point sur l'état actuel des bâtiments (intérieur et extérieur) et sur les adaptations nécessaires
- Motion parlementaire sur l'abaissement des trottoirs avec intégration dans le plan communal d'investissements
- Motion parlementaire demandant l'installation de bancs publics à quelques emplacements stratégiques : parcs, promenades et autres lieux fréquentés par les personnes âgées et/ou handicapées
- Enquête représentative auprès des personnes âgées sur les formes de logement, les services à domicile et la mobilité, en vue de proposer des améliorations à la Municipalité
- Incitation des personnes âgées à participer, à exprimer leurs besoins, leurs craintes et leurs idées
- Conception et mise en œuvre d'une politique d'information très active dans les médias sous forme de brochures, d'expositions et d'autres événements, etc.

Important : La rue représente aussi un lieu de vie pour les enfants et les personnes handicapées de tous âges. Une coordination s'impose dans ce sens, car de nombreux équipements ou leur amélioration profitent également à ces différentes catégories de population. A Muri, on s'efforce d'agir au nom des *Objectifs de santé publique*, afin de rendre service à toute la population.

Conclusion

Les expériences de ces dernières années à Muri montrent qu'au prix de patientes négociations et d'efforts assidus, il est possible d'atteindre des résultats dans les domaines en cause. Pourvu que l'on veuille bien, d'une part, procéder minutieusement par petites étapes et, d'autre part, s'en tenir aux grandes lignes prescrites dans les *objectifs*. Il est très important de contrôler régulièrement les acquis, afin d'apporter les correctifs nécessaires. C'est la seule manière d'empêcher que les principes mis en place et les projets ne disparaissent dans un tiroir, comme dépassés. En général, la ténacité et l'obstination sont de mise et, indispensable aussi, à notre avis, le travail en réseau et la reconcertation permanente avec les autorités politiques compétentes.

DENSIFIER L'HABITAT URBAIN : PARI PERDU ?

*Pierre Aeby,
directeur-adjoint de Pro Senectute Suisse, Vevey*

Le piéton – quel que soit son âge – a les mêmes caractéristiques. On aurait tout à gagner à redensifier l'habitat en ville et dans les centres urbains, mais on n'en prend pas la direction. Au début de 1999, la population suisse a voulu expressément et très massivement disperser encore davantage l'habitat en votant certaines modifications de la loi sur l'aménagement du territoire qui vont permettre de diviser l'habitat, notamment dans les zones rurales en occupant passablement de volume dans des fermes désaffectées, etc. Il n'existe donc pas de volonté de densifier l'habitat urbain, même si les professionnels de l'aménagement affirment depuis vingt ans au moins que c'est la solution d'avenir.

L'individu qui n'habite pas une zone urbaine et qui est victime d'une faiblesse, qu'elle soit économique, psychologique ou d'âge, est pénalisé : soit il est très jeune et veut faire du sport ou de la musique, soit il est âgé et rencontre des difficultés à se déplacer. Du moment où on sort d'un réseau urbain, on doit admettre finalement d'être moins bien traité. Il n'y a pas là de punition, mais les collectivités publiques ne pourront jamais prendre en charge et mettre sur un pied d'égalité les gens qui habitent des régions dispersées. Il en va ainsi partout dans le monde développé. A partir de là, il faut compter sur des initiatives comme, par exemple, Passepartout et le transport organisé par des associations privées.

Que faire en ville de ces questions ? Sur le court terme, il y a passablement à entreprendre, au niveau de la commune ou de la ville, pour autant que l'on dispose d'une population suffisante. Quand vous arrivez dans une gare ou dans une ville, vous pouvez tout de suite distinguer la ville qui respecte le piéton de celle qui l'a « oublié », comme ce fut le cas après la guerre et dans les années 60, alors que le piéton avait en tant que personne une valeur et des droits.

Là où on envoie les piétons sous terre à la manière des taupes, on a en principe peu de chances de rencontrer une politique active de défense du piéton. A mon avis, la place du piéton est à l'air libre et pas sous la terre. Dans le flux des mouvements urbains, le piéton doit absolument récupérer cette priorité qu'il a perdue. Il l'a d'ailleurs récupérée dans certaines villes comme Fribourg, Berne, Zurich ; c'est assez évident que c'est le piéton qui a la priorité : soit il n'a pas de feu de circulation et c'est au trafic à s'adapter, soit les feux sont beaucoup plus longs pour les piétons que pour le courant de trafic. Ce n'est pas encore le cas dans les grandes villes romandes de Genève et de Lausanne, par exemple, Genève offrant à cet égard le pire exemple.

Il est difficile de tenir un langage pertinent et de préconiser des actions valant pour toute la Suisse, parce qu'on y trouve de tout. Nous l'observons à Pro Senectute. Alors il faut adapter l'action aux conditions locales, de manière à prendre en compte non seulement la personne âgée en tant que sujet économique, mais aussi le maintien de son réseau social, de son autonomie qui implique la mobilité. Ce besoin de mobilité se manifeste d'abord et avant tout au plan local, puis dans la région, le canton à moyen terme, mais

dans une moindre mesure, et beaucoup plus rarement au niveau de la Confédération. Cette dernière peut encourager des comportements, mais ne peut et ne doit rien interdire.

Mme Bonanomi a dit qu'elle espérait beaucoup d'une hausse du prix de l'essence pour encourager les changements. Mais les choses se passent de telle manière en Suisse qu'on ne peut pas fonder une politique sur ce genre d'espoir. Il nous faudra peut-être encore deux générations pour en arriver là dans les circonstances actuelles. Je partage son point de vue, mais n'en oublie pas pour autant la réalité et les vœux de la population en général. Reste alors l'action locale qui peut s'exprimer fortement dans une commune. En agissant sur ce ressort, l'on peut faire progresser la question de la convivialité dans la rue et la population âgée ne pourra qu'en bénéficier.

Fondation PASSEPARTOUT – Canton de Fribourg

*Michel Boni,
adjoint de direction de Pro Senectute canton de Fribourg*

Ce service de transport s'adresse aux personnes âgées et/ou handicapées souffrant d'une mobilité réduite et qui, de ce fait, ne peuvent prendre les transports publics pour se déplacer. Créé en 1985, à l'instigation de Pro Infirmis et de Pro Senectute, ce service verra d'abord le jour dans le grand Fribourg, avant de se développer dans chacun des sept districts du canton. En 1990, PassePartout devient adulte et une Fondation cantonale est créée avec le but de mettre sur pied, développer, gérer et soutenir sur le territoire du canton de Fribourg, des services de transport de personnes ne pouvant utiliser les transports publics en raison d'un handicap.

Fonctionnement de PassePartout

On trouve derrière PassePartout

- Des véhicules spécialement équipés pour recevoir une personne en fauteuil roulant, en transport individuel.
- Une centrale de réservation par district.
- Sept groupes régionaux de soutien (un par district) qui, bénévolement, prennent en charge l'organisation du service, la planification des courses, la formation des chauffeurs, l'entretien du véhicule, la facturation et le financement.
- Plus de 300 chauffeurs, tous bénévoles, qui assurent les transports journaliers.
- Un service ouvert 7 jours sur 7.

Qui peut utiliser PassePartout ?

Toute personne, quel que soit son âge, qui souffre d'une mobilité réduite, en raison d'un handicap physique ou de son âge et qui, de ce fait, ne peut prendre les transports en communs, peut utiliser PassePartout pour ses déplacements. La priorité sera donnée aux personnes en fauteuils roulants.

Pourquoi utilise-t-on PassePartout ?

- Pour se rendre chez le médecin, le dentiste, le physiothérapeute, en dialyse à l'hôpital...

- Pour aller chez le coiffeur, au supermarché ou simplement à son travail, par exemple dans un atelier de formation professionnelle pour personne handicapée.
- Pour rendre visite à sa famille, à ses amis.
- Mais aussi pour les loisirs, comme, par exemple, aller au loto, au cinéma...

Comment utiliser PassePartout ?

Il suffit de téléphoner à la centrale de réservation de son district (si possible quelques jours avant le déplacement), du lundi au vendredi durant les heures de bureau, en indiquant son lieu de domicile, l'endroit où l'on désire se rendre, le motif de la course, la nature du handicap et si le retour doit être prévu et l'heure prévue du déplacement.

Combien coûte un déplacement avec PassePartout ?

Dès sa création, la philosophie de PassePartout a adopté la politique de prix la plus proche possible de celle des transports publics.

- Une contribution de prise en charge de fr. 2.—par transport (y c. le retour)
- Fr. 0.50 par km réellement parcouru par le passager (le retour à vide du véhicule n'est jamais facturé).

Pour renseignements et informations : Pro Senectute canton de Fribourg, Michel Boni, adjoint de direction, Rue St. Pierre 10, CP 321, 1700 Fribourg, tél. 026/ 347 12 40 – e-mail : m.boni@fr.pro-senectute.ch

LE PIETON LAUSANNOIS / LES VIEUX DANS LA RUE

*Jean-Luc Kolb,
architecte-urbaniste, délégué aux piétons, Lausanne*

Dans le plan directeur lausannois adopté par le Conseil communal le 5 septembre 1995, une bonne quinzaine des nombreux principes retenus ont pour objet l'amélioration de la condition de piéton, en particulier celui qui hiérarchise les modes de déplacement dans l'ordre prioritaire dégressif suivant : piétons, transports collectifs, deux-roues légers, deux-roues et autres transports individuels motorisés.

Différentes structures ont peu à peu été mises en place pour concrétiser ces intentions. C'est ainsi que, parallèlement à la création dans l'administration d'entités pluridisciplinaires chargées d'élaborer des projets visant à requalifier les espaces publics par une mise en valeur formelle et une restitution des fonctions d'arrêt et de rencontre, un « groupe piéton » a été constitué pour représenter l'utilisateur dans les procédures d'étude et développer le réseau. Ce groupe, représenté par le « délégué aux piétons », intervient sur quatre types de tâches :

- la promotion de la marche
- la réception des demandes et doléances des usagers et leur accompagnement dans les arcanes de l'administration
- la recherche d'éléments d'amélioration du réseau (cheminements manquants, signalisation, rues piétonnes, etc.)
- le suivi du respect des objectifs du plan directeur communal favorables aux piétons dans les propositions de l'administration.

Dans cet ensemble de tâches, la catégorie « vieux » n'est pas une préoccupation en tant que telle, l'âge n'étant pas une mesure fiable pour déterminer le niveau d'aisance ou de souffrance dans l'usage de l'espace public. Par contre, la recherche de solutions donnant satisfaction aux plus faibles de notre société, qu'il s'agisse de vieux, d'enfants ou de toute autre forme de limitation à l'indépendance, reste une préoccupation constante.

Les principaux problèmes rencontrés touchent évidemment à la difficile cohabitation entre les piétons et les véhicules motorisés. Malgré une évolution favorable, les lois et les normes qui régissent l'aménagement de l'espace public restent encore trop souvent « calibrées » dans une « logique motorisée ». Si les vieux ne sont pas une catégorie en tant que telle, les associations qui les représentent peuvent jouer un rôle important dans l'amélioration de ces normes, puisque régulièrement des débats importants sur des préoccupations ayant des conséquences directes sur la qualité de vie dans ces espaces publics occupent les médias et la scène politique suisse.

AVIVO : RETOUR AUX EQUIPEMENTS DE PROXIMITE

*Maurice Magnan,
Membre du comité de l'AVIVO vaudoise*

Dans notre canton comme ailleurs, nombreux sont les problèmes qui se présentent quotidiennement aux personnes à mobilité réduite, aussi bien âgées qu'infirmes. L'Association suisse des vieillards, invalides, veuves et orphelins (AVIVO) n'y est pas indifférente.

Nous avons connu une forme de commerces de détail et de proximité qui, pour beaucoup d'handicapés et d'anciens, était une facilité importante d'approvisionnement quotidien pour les besoins vitaux et élémentaires de l'existence. Avec le développement des « grandes surfaces » à la périphérie des agglomérations importantes, une impossibilité quasi totale de se fournir normalement sans utiliser un véhicule automobile ou sans le concours bénévole de parents, amis ou voisins, est apparue.

La disparition des petits commerces qui, bien souvent, n'hésitaient pas à faire des livraisons à domicile et ce pour des achats relativement modestes, a rendu encore plus difficile la situation des catégories de populations handicapées (âge, infirmité ou accident) dans les agglomérations aussi bien urbaines que rurales. L'attention de l'ensemble des composantes de la société moderne devrait être respectueuse de ces considérations pour combler le fossé pouvant exister entre les valides et les moins valides.

L'AVIVO s'étonne particulièrement de voir que l'on sanctionne assez peu les infractions à la circulation automobile dans les agglomérations : vitesse exagérée, non-respect des règles élémentaires de stationnement gênant, allure excessive à l'approche des passages piétons et nouveauté : de plus en plus de conducteurs qui utilisant, dans leur véhicule en marche, leur téléphone portable ont une attention nettement diminuée vis-à-vis des autres et un comportement qui est normalement réprimé par les textes régissant la conduite des véhicules.

Enfin, l'AVIVO/VD approuve en totalité toutes les suggestions que les autres participants à cette journée ont émises en faveur de la mobilité des handicapés par l'âge, la maladie ou l'accident. Elle défend une politique active, à tous les niveaux, d'information, d'aide, de collaboration, de propagande et d'interventions en faveur de la résolution de ces problèmes aigus de société.

MAINTIEN A DOMICILE : LA BONNE MESURE

*Sylviane Burnand,
Ergothérapeute*

C'est un combat au niveau professionnel. Contrairement aux associations qui vont prendre un problème global et essayer d'aller au particulier, en tant qu'ergothérapeute, on va plutôt s'atteler à prendre un problème spécial lié à une personne et voir ce qu'on peut faire pour adapter ses difficultés pour qu'elle devienne plus autonome et indépendante. C'est vrai que nous sommes quotidiennement confrontés aux difficultés architecturales ou autres obstacles physiques que rencontrent les personnes âgées ou handicapées et que nous nous attelons surtout à maintenir les gens à domicile.

Nous avons l'impression d'être victimes d'une société qui, à force de promouvoir le maintien à domicile, a développé toute une série de prestations (repas à domicile, Pro Senectute, loisirs, etc.) et finalement, la personne qui en bénéficie n'a plus la possibilité de dire : « en fait, moi j'ai besoin de me socialiser et de sortir de chez moi ». Les obstacles pour sortir du domicile – ne serait-ce que pour boire un café - se situent souvent même au seuil de l'appartement. Pour sortir d'un immeuble locatif (pour les villas, l'adaptation est plus personnalisée et souvent à la charge de la personne intéressée), il est souvent nécessaire de prendre contact avec la gérance, afin de discuter des adaptations possibles telles que la mise en place de barres d'appui ou de rampes, voire l'élimination d'un obstacle.

L'ergothérapeute s'efforcera d'abord de résoudre ce problème qui paraît bénin (s'adresser d'une part à la gérance et d'autre part au service technique), puis de déterminer si la gérance est d'accord de payer ou non ces aménagements, enfin, le cas échéant, rechercher les fonds nécessaires. Dans ces circonstances, on veillera à ne pas stigmatiser la personne affaiblie. Les démarches que nous faisons restent en général anonymes, de manière à ce que ce ne soit pas « Monsieur Blanc de l'immeuble 4 » qui a fait poser les mains courantes, parce que les intéressés tiennent à la discrétion de leur démarche.

TRANSPORTS PUBLICS : SOLUTIONS CONTRADICTOIRES

*Henri-David Philippe,
Office des transports, Neuchâtel*

Les transports publics se doivent de pouvoir accueillir toutes les clientèles. A cet effet, de nombreux progrès ont été réalisés quant à l'accès aux véhicules des transports en commun pour les personnes à mobilité réduite. Quelques exemples : l'abaissement du plancher (SVB, TL, BLS), rampes d'accès intégrées aux véhicules (VMCV), agenouillement du véhicule contre le trottoir (VBSH). L'uniformisation de l'ensemble du parc de matériel roulant des entreprises de transports publics prendra encore quelques temps, même si les véhicules bénéficiant des nouvelles technologies sont déjà disponibles sur le marché. En effet, les véhicules acquis juste avant la commercialisation de ceux équipés de ces nouvelles fonctions doivent être amortis. Or la vie d'un tram, d'un trolleybus ou d'un autobus peut s'étendre respectivement sur 40, 25 ou 15 ans.

En ce qui concerne l'intégration des transports publics dans les espaces réservés aux piétons, plusieurs exemples existent, plus ou moins convaincants :

Lausanne

Les trolleybus traversent (par la Rue Neuve) la zone piétonne, mais la voie qu'ils empruntent, malgré l'exclusion du trafic privé, n'est pas considérée comme un espace piétonnier. De ce fait, les bus circulent à vitesse modérément élevée; si le piéton ne respecte pas l'emplacement et la signalisation lui permettant de traverser le couloir-bus, le risque de conflit existe. Les transports publics sont cependant facilement accessibles depuis la zone piétonne (en tangente).

Neuchâtel

Au centre ville, les transports publics traversent la zone piétonne, mais n'ont aucune priorité. Par exemple, les trolleybus de la ligne 1 Marin-Cormondèche circulent sur plusieurs dizaines de mètres à travers la zone piétonne à la vitesse d'un homme au pas. Le conducteur doit observer une prudence maximale, car les piétons, prioritaires, ne se soucient pas de la présence des trolleybus. Cette formule rend particulièrement accessible les transports publics, qui effectuent des arrêts dans la zone piétonne même (Place Pury / Croix-du-Marché / Rues des Epancheurs et de Saint Honoré).

Bienne :

Le plan d'aménagement de la zone piétonne au centre ville prévoit de détourner la dernière ligne de trolleybus qui la traverse encore. Cette mesure a pour conséquence d'éloigner les transports publics de l'espace piétonnier. En l'espèce, un accès aux trolleybus et autobus demeurera possible par l'arrêt de la Place Centrale.

CONCLUSION

*Jacques Dentan,
Chargé de communication, Pro Senectute Suisse, Vevey*

64% des personnes impliquées dans un accident de la circulation ont plus de 65 ans, alors que les retraités ne représentent actuellement que 19% de la population en Suisse. Un tiers des usagers des transports publics rencontre des graves difficultés à les emprunter. En restant chez elles, les personnes âgées mobilisent toutes leurs ressources et contribuent elles-mêmes à leur qualité de vie; aussi la société n'hésite-t-elle pas à investir de grands moyens dans les services à domicile.

Mais rester chez soi peut aussi conduire à l'isolement, c'est pourquoi il est indispensable de pouvoir sortir, même à un âge très avancé. Malheureusement, à peine franchie la porte du logement, les obstacles physiques et immatériels surgissent : traversées de chaussée difficiles, escaliers et différences de niveau incompatibles avec l'usage d'un fauteuil roulant, éloignement des magasins et services officiels, transports publics inadéquats, solutions de remplacement encore en devenir.

A Fribourg, urbanistes, ingénieurs du trafic ou professionnels du médico-social ont pour la plupart reconnu qu'ils découvraient les enjeux de la mobilité au grand âge. La généralisation des zones 30, la multiplication des espaces conviviaux, le développement des transports adaptés ne se produiront pas du jour au lendemain. Néanmoins, la société montre quelques signes précurseurs d'une volonté d'adaptation : SAMiR dans le Nord vaudois, Passe-Partout dans le canton de Fribourg, aménagements à Lausanne et dans la commune de Muri BE, pour s'en tenir à ces quelques exemples.

Quant à la population âgée, elle aurait aussi tout intérêt à s'adapter par un minimum de réactivation physique (prévention des chutes), en renonçant à des comportements trop individualistes (amélioration de la vie sociale). Les générations plus jeunes devraient, elles aussi, se préoccuper davantage de leur avenir car, comme l'a relevé Gérard Tinguely, meneur de la table ronde « nous sommes tous des vieux en sursis qui veulent l'ignorer aussi longtemps que possible (...) A la lenteur des personnes âgées répond la paresse à envisager des solutions nouvelles et des mesures impopulaires aux yeux des *actifs* ».

Et de conclure : « Et si parfois les personnes âgées hésitent à modifier des situations et des comportements qu'elles ont contribué à créer, des changements se dessinent dès maintenant, dont toute la société ne pourra que bénéficier ».

BIBLIOGRAPHIE

Pour un urbanisme favorable aux personnes âgées : rétablir la proximité ; In La ville des vieux : recherche sur une cité à humaniser, pp. 373-383

La ville des vieux : recherche sur une cité à humaniser, Paris, Editions de l'Aube, 1998

Pour un urbanisme favorable aux personnes âgées : rétablir la proximité ; Bonanomi Lydia, In : Ville et vieillissement, actes du colloque, Arles, Inrets, 1997

Les trajets consistent à accompagner quelqu'un dans les statistiques ; Häberli Verena, Zurich, 1996

Les transports et les personnes à mobilité réduite : actes de la journée spécialisée du 14 mars 1996, In Trans Flash, no 211, 1996, p. 6

In : **Mobilité et transport des personnes âgées ou à mobilité réduite** : actes de la 6^{ème} Conférence internationale COMOTRED 92, Paris, Inrets, 1992 :

- **Les accidents de la route des personnes âgées** ; Gourlet Yves, Fontaine Hélène, pp. 823-827
- **Caractéristiques et pratiques routières des conducteurs de plus de soixante-dix ans** ; Simms B., pp. 816-822
- **Les problèmes de l'accessibilité – solutions canadiennes. Les solutions de rechange existent** ; Evans B., pp. 196-200
- **Mobilité future et urbanisme** ; Pieters J., pp. 125-130
- **L'accessibilité des transports, élément important du respect des droits de l'homme et de la qualité de la vie : la mise en œuvre de l'accessibilité en France** ; Wourgaft S., pp. 52-58
- **Vers une doctrine de la mobilité en tant que droit de l'homme**; Lewis D., p. 8-51
- **Aspects historiques et anthropologiques de la prise en charge du transport des personnes handicapées ou âgées en France** ; Hamonet C., pp. 3-7

Certains livres et brochures peuvent être obtenus en prêt auprès de:

Pro Senectute Suisse
Bibliothèque et documentation
Case postale, Lavaterstrasse 44, 8027 Zurich
Tél. 01/283 89 81 Fax 01 / 283 89 84

Heures d'ouverture: de 9 heures à 11h30 et de 13h30 à 16 heures
(du lundi au vendredi)