

The image shows two elderly women standing in what appears to be a bicycle parking area. The woman on the left is wearing a bright red jacket over a dark and light striped top. The woman on the right is wearing a light blue jacket over a light pink shirt and a dark blue skirt. In the foreground, a cyclist wearing a blue cap and a blue shirt is blurred, moving from left to right. The background features a green building with a window. The overall scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

Mobiles, eux aussi

Conserver une mobilité même réduite n'est pas facile quand on a atteint l'« âge d'or ». Piétons, les aînés sont très menacés; automobilistes, ils sont perçus comme menaçants. L'aménagement urbain est parfois un obstacle supplémentaire à leurs déplacements. Pour mieux comprendre leurs difficultés, l'ATE propose de les suivre en chemin.



DET MARGUS

Mobile grâce au «rollateur»

Pour les déplacements difficiles, le Rollator est un auxiliaire précieux. Et de nombreuses personnes âgées ne conservent leur mobilité que grâce à ce véhicule pratique.

«Son inventeur mérite une récompense», déclare la vieille dame en souriant, en prenant son Rollator garé devant la porte de l'immeuble. Une ou deux fois par jour, elle quitte la maison avec son «rollateur» (voir encadré), accompagnée de son petit chien «Minu», son «moteur», comme l'a amicalement baptisé un voisin. Ce n'est pas tout faux, puisque «Minu m'oblige à sortir par tous les temps et ça ne peut me faire que du bien». C'est ce qui a incité Frieda Strub (pseudonyme) à racheter un chien après la mort du premier. Elle le promène volontiers, même si cela devient plus pénible. «Il y a peu, je faisais encore de longues balades. Avec mon mari, nous faisons une marche chaque dimanche.» Depuis une mauvaise chute, tout a changé. «J'étais un peu pressée d'embarquer dans le tram, je n'ai pas réussi à gravir le marche-pied. Si les jeunes qui se tenaient là m'avaient aidée, ça se serait bien passé.» Mais elle est tombée en arrière sur la chaussée. Le conducteur de tram Beat Leuthardt conseille de toujours prendre son temps. «La hâte nous met en danger et conduit à des accidents.» Les bus, en particulier, accélèrent plus vite, «alors que les véhicules électriques, de par leur technique de propulsion, roulent plus en douceur.»

Depuis sa chute, Frieda Strub ne marche plus avec sa canne et est tributaire de son rollateur – ce qui réduit son rayon d'action. Malgré tout, elle peut non seulement aller promener son chien mais aussi faire ses emplettes. Aujourd'hui, elle se rend au «do-it-

yourself» à 500 m. de chez elle. Une dame un peu voûtée et boitillante, vient à sa rencontre d'un pas rapide. «Je crois que c'est cette chère Madame Huber», remarque Frieda Strub, «Je l'admire. Elle se promène tous les jours, malgré ses 91 ans.» L'alerte retraitée confirme, ajoutant: «Vous savez, je me bats contre le départ dans un EMS.» Et que fait-elle là-contre? «Marcher, marcher, marcher, cuisiner, manger et boire», dit-elle avant de s'en aller. Pour converser avec son amie, Frieda Strub avait bloqué son véhicule. Un jour, elle avait oublié de le faire et son Minu avait promené le rollateur de long en large. «Il n'est heureusement pas allé loin», précise notre octogénaire en se reposant quelques instant sur le siège de l'engin.

Toujours trop d'obstacles

Dans ses déplacements, les bordures de trottoir élevées et sans rampe lui causent problème, du fait qu'elle ne peut pas s'appuyer correctement sur le rollateur pour en descendre. Après avoir traversé la rue, elle doit soulever son rollateur, même si la bordure est rabaisée, ce qui prend un certain temps. «J'ai parfois un peu peur quand les automobilistes redémarrent et ne semblent pas réaliser que je reste bloquée là encore quelques instants. Un jour, une voiture m'est presque passé sur les talons.» Un de ses itinéraires favoris, le chemin de terre battue qui mène au parc, comporte une autre difficulté. «Ça secoue et c'est très pénible. L'autre jour, je suis allée jusqu'au parc et j'ai eu beaucoup

de peine à en revenir.» Actuellement, elle s'exerce à atteindre la gare, encore un peu plus éloignée – elle tient à pouvoir y retourner. Le centre-ville reste pour elle inaccessible, car elle ne peut pas monter son rollator dans le tram. Et si quelqu'un l'y aidait? «Je ne veux pas dépendre des autres. Ça devrait tout de même être possible.»

Anne-Lise Hilty ■

Le Rollator

Inventé en Suède dans les années 80, le Rollator facilite les déplacements à pied. Le piéton hésitant prend appui sur le cadre de métal (généralement) pourvu de 4 roues. Aujourd'hui, les roues sont disposées en trapèze pour plus de stabilité. Les modèles se plient souvent facilement. Achats ou petit chien trouvent place dans la corbeille frontale, un crochet accueille cabas et autres sacs à main. Il est aussi possible de ranger ses cannes et le siège permet de se reposer en route. Certains modèles sont particulièrement légers, d'autres disposent d'un auxiliaire permettant de monter les marches plus facilement. Ces deux éléments aident à franchir les obstacles tel le bord des trottoirs. Impossible de savoir combien de rollateurs circulent en Suisse; à en croire les commerces spécialisés, ils sont très appréciés.

Rester actif, rester mobile

Amos Cohen est professeur à l'Institut de psychologie de l'Université de Zurich, où il enseigne notamment la psychologie de la circulation. Il est l'auteur de différentes études sur les aînés et leur mobilité.



Leonardo: Dans 30 ans, il y aura 50% d'aînés de plus sur la route. La circulation sera-t-elle plus ou moins sûre?

Amos Cohen: Si nous ne faisons rien, elle sera moins sûre. Globalement,

les capacités diminuent avec l'âge, les erreurs deviennent plus fréquentes. Et les seniors, qui ont plus de peine à compenser les erreurs des autres, seront plus nombreux sur la route. Ces deux facteurs vont provoquer une baisse drastique de la sécurité. Si nous ne faisons rien.

Que devons-nous donc faire?

Conduire un véhicule impose certaines exigences aux automobilistes. Aujourd'hui, on considère que ceux qui ne peuvent plus y répondre doivent renoncer à conduire. Mais les tâches peuvent aussi être facilitées ou compliquées. Nous pouvons aménager des carrefours complexes ou des giratoires relativement simples à un seul choix de direction possible. C'est une aide pour les seniors qui ont de la peine à être attentifs à plusieurs choses à la fois. La conduite ne doit cependant pas devenir trop simple car la monotonie est aussi un facteur de stress. Et tout ne doit pas être conçu en fonction des seniors: tous les automobilistes doivent être pris en compte. La signalisation devrait aussi être adaptée à notre capacité de perception. En moyenne, celle-ci est de trois objets par seconde. Même s'ils sont importants pour la conduite, les autres ne sont pas perçus. L'industrie automobile commet aussi des erreurs.

Lesquelles?

Sur une route de campagne peu éclairée, un piéton vêtu de noir ne sera perçu qu'à une distance de 25 à 40 m. A cause de l'obscureissement de la cornée, les aînés ont besoin de beaucoup de lumière. Que font les constructeurs de voiture? Ils mettent des vitres teintées, des protections solaires (pour com-

bien de jours de soleil par an?) qui contre-carrent notre besoin de sécurité. Quant aux différents auxiliaires, il y en a d'utiles et d'autres qui ne font que nous distraire, comme l'accès internet et aux courriels. Pour les seniors, des aides telle la direction assistée sont utiles car leur force physique faiblit avec l'âge.

Comment améliorer la mobilité des seniors? Et doit-on l'améliorer?

La mobilité est un besoin de base mais 22% de la population ne sort pas tous les jours. Et les enfants ne sont pas compris dans cette moyenne. La probabilité est donc grande que bien des aînés restent à la maison et s'isolent socialement. Si globalement, nous pourrions être moins mobiles (ce n'est pas toujours mieux ailleurs), cela ne vaut pas

pour tous: une partie de la population doit le devenir davantage. Les entreprises de transports se soucient déjà des aînés, que l'on pense aux trams à plancher surbaissé. L'utilisation des automates à billet pourrait aussi être plus simple. Aux feux, le vert est aussi souvent trop court. Mais imaginons aussi de nouvelles solutions. Pourquoi pas des taxis groupés qui emmèneraient les seniors faire leurs courses? Cela créerait aussi des contacts et si les gens remarquent que c'est mieux avec d'autres, ils renonceraient peut-être plus facilement à leur propre voiture.

Ce qu'on entend régulièrement demander...

En matière de conduite, les seniors sont traités différemment des jeunes. Un accident grave a été récemment causé à Zurich par un aîné souffrant. Les autorités ont alors mené une grande étude pour déterminer quel danger représentent les seniors. 6 mois plus tard, un accident semblable a été causé par une jeune femme. On l'a à peine évoqué. Ce ne sont pas les aînés qui causent le plus d'accidents, mais les jeunes, encore téméraires et peu expérimentés; mais ce sont les aînés qui sont cloués au pilori. On juge que puisque leurs facultés diminuent, ils doivent arrêter de conduire, mais leurs stratégies de compensation sont négligées. On ne considère pas la globalité mais chaque élément isolé. L'atout des aînés est de



◀ **Amos Cohen plaide pour que les aînés soient plus mobiles**, au lieu de rester seuls chez eux. Ce sont les autres qui pourraient l'être moins, car ce n'est pas «toujours mieux ailleurs.»

pouvoir prévoir ce qui vient, grâce à leur expérience. Et si les aînés ne vont plus qu'à pied, le risque d'accident augmente pour eux (alors qu'on a réduit les risques pour les autres usagers), car ils sont plus menacés comme piétons que comme automobilistes. Il en résulte une question éthique: une jeune vie vaut-elle plus qu'une longue? Je pense que les aînés devraient utiliser leur voiture dans le cadre de leurs possibilités mais que chacun, au moment d'avoir son permis, devrait imaginer le jour où il ne l'aura plus.

Plus un aîné vit longtemps, plus la probabilité augmente qu'un jour, il ne puisse plus conduire, non par égard pour les autres mais par égard pour lui. Je plaide pour que ce renoncement doit dicté par le discernement, pas par l'obligation. Si possible, car il y a toujours des têtus.

Comment doivent se comporter les seniors? Automobilistes, ils doivent s'exercer et ne pas devenir des conducteurs du dimanche. Lorsqu'ils remarqueront qu'ils sont souvent

surpris par une situation, il sera peut-être temps de déposer leur permis et de trouver d'autres formes de mobilité. Il faut respecter ses limites. Comme piéton, qu'ils prennent le temps de s'orienter avant de traverser et d'indiquer leur intention par un geste. Il faut aussi se laisser du temps. Globalement: rester actif, physiquement, intellectuellement. Ceux qui «rouillent» ne peuvent pas conduire. L'activité n'arrête pas le processus de vieillissement, mais le ralentit.

Propos recueillis par Anne-Lise Hilty ■

L'aménagement urbain à leur service

Pour identifier les problèmes des piétons âgés, un « diagnostic sécurité » a été mis sur pied. Car même les zones 30 ne suffisent pas toujours à écarter les dangers de la circulation.

Les personnes âgées sont les premières piétonnes en ville. Hélas, elles sont aussi les premières victimes: les plus de 70 ans sont 9 fois plus souvent victimes d'un accident de la circulation que les autres adultes. Aujourd'hui, un diagnostic sécurité accompagne la création de 4 zones 30 à Genève. Diagnostic sécurité? C'est le nom du processus¹, qui permet de détecter dans un quartier les risques potentiels avec l'aide des seniors eux-mêmes. Sur la base du questionnaire et du cheminement accompagné, des solutions sont alors imaginées: abaisser un trottoir, poser des îlots de sécurité au milieu d'une route large, maintenir libre le passage sur un trottoir. Pour Alain Rouiller, responsable du Bureau conseil ATE pour la sécurité des déplacements, «il ne s'agit pas d'adapter toutes les rues. Mais celles qui font partie des itinéraires préférés des aînés, qui mènent à la poste, à leur magasin, à leur café». Ce diagnostic est le dernier rejeton d'une vaste campagne de prévention initiée en 2000 par l'ATE, avec le soutien de Pro Senectute et Rue de l'Avenir, le Fonds de sécurité routière et la Ville de Genève. «Il ne faut pas oublier que souvent, les gens ne sont handicapés que parce que l'aménagement en a fait des handicapés» rappelle Alexandre Prina, chef du Service de la mobilité de la Ville de Genève. «La ville est active depuis longtemps; ce qui est nouveau, c'est la démarche. En accompagnant les personnes concernées, nous sommes plus sensibles à leurs difficultés que si elles nous étaient transmises sous forme de catalogue de revendications. L'objectif était de ne rien oublier dans l'aménagement des zones 30.

Mais ce rapport m'a aussi montré à quel point l'espace public était source d'insécurité et d'inquiétude pour les personnes âgées.»

Les besoins des aînés sont souvent identiques à ceux des personnes à mobilité réduite. Mais l'âge a ses propres indigences. Une maman avec sa poussette ou une personne en chaise roulante n'ont pas besoin d'un banc. «Les seniors, si», avertit Naïma Mameri Khiat, architecte et urbaniste, mandataire du projet pour l'ATE. «Ils ont des douleurs de dos, des pertes d'équilibre. Les bancs sont indispensables pour qu'ils puissent reprendre leur souffle quand ils se dé-

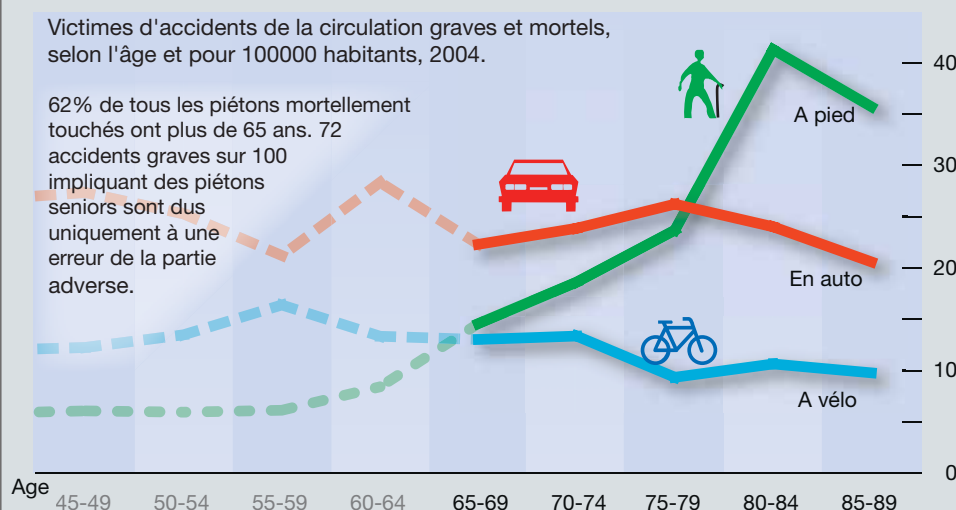
placent dans le quartier.» Et pas n'importe quel banc, comme le savent désormais les aménagistes: il doit être pourvu d'un accoudoir, d'un dossier droit et ne pas être trop profond, pour pouvoir se relever. L'urbaniste souhaiterait régler les problèmes à un niveau supérieur, en créant une «charte globale» d'aménagement, pour amener une cohérence dans l'aménagement sécurisé de l'espace public. Dans tous les quartiers examinés jusqu'ici, par exemple, le nombre de bancs, était insuffisant.

A Muri sur Berne (BE), une commune souvent citée en exemple pour son souci des

Les aînés dans la circulation sont ... plus menacés à pied qu'en voiture

Victimes d'accidents de la circulation graves et mortels, selon l'âge et pour 100000 habitants, 2004.

62% de tous les piétons mortellement touchés ont plus de 65 ans. 72 accidents graves sur 100 impliquant des piétons seniors sont dus uniquement à une erreur de la partie adverse.



© dreier@infra.de, source: OFS; Statistiques d'accident en Suisse, 2005, présentation ATE



STEFAN WEINMUTH

▲ **«C'est au nombre de personnes à mobilité réduite visibles que l'on comprend si une ville mène une politique d'intégration ou d'exclusion,»** remarque Alain Rouiller, responsable du Bureau conseil ATE pour la sécurité des déplacements.

personnes âgées, le plan directeur mentionne déjà assez précisément leurs besoins. Mais pour éviter que les demandes d'aménagement ne soient oubliées lors d'une nouvelle construction, celles-ci sont déposées tous les six mois à la direction du génie civil. «Nous avons compris depuis un certain temps que les soins aux personnes âgées ne relevait pas seulement du médecin, mais de toute la commune.» explique M. Soltermann, chef du département du génie civil. «Aujourd'hui, ce sont les responsables de quartier qui collectent les demandes et nous les présentent.» Elles concernent l'arrêt de bus non desservi, l'éclairage trop faible vers le centre de requérants d'asile, le passage sous-voie trop étroit.

Légalement, les aînés existent peu

En Suisse, l'accès aux bâtiments est garanti aux personnes à mobilité réduite et l'accessibilité des TP leur est désormais assurée par la loi. En matière d'urbanisme, en revanche, il n'existe pas encore de base légale et les communes qui s'engagent dans cette voie le font spontanément. Du coup, les aménagements entrepris par une commune s'arrêtent parfois là où commence une route cantonale. L'ordonnance fédérale sur les

zones 30 préconise bien une attention particulière pour les seniors et les enfants et recommande par exemple de maintenir les passages piétons aux abords des homes et des écoles. Mais ce principe ne fait pas le bonheur de tout le monde. Toutes les per-

«Souvent, les gens ne sont handicapés que parce que l'aménagement en a fait des handicapés.»

sonnes âgées ne sont pas en home et dans leur parcours quotidiens, l'absence de traversées piétonnes peut les désécuriser: elles n'osent pas s'aventurer sans ce soutien et ne savent où se grouper pour passer. Pour Naïma Mameri Khiat, certains des aménagements faits en zone 30 montrent aussi que «ce sont essentiellement des ingénieurs qui réfléchissent à l'aménagement public. Leur perspective est surtout celle du trafic: ils freinent les voitures avec des plots qui devaient aussi servir de banc. Mais personne ne se risque à s'y assoir. Ou alors ils placent un bac à fleurs haut d'un mètre qui masque la vue aux enfants. Heureusement, les besoins des autres usagers commencent à être pris en compte.»

«Tous les documents officiels mentionnent les besoins des enfants et des aînés. Mais concrètement, on s'occupe surtout des enfants.» regrette Alain Rouiller. Pour aider la société à intégrer cette classe d'âge grandissante, il reste aussi à mener des actions de sensibilisation. «Même un vélo mal garé peut être un obstacle pénible pour une personne âgée.» rappelle Alexandre Prina. Ses services proposeront, en septembre, la même démarche d'accompagnement que celle qui l'a convaincu, à des experts, aménagistes et ingénieurs. En mai dernier, une autre forme de sensibilisation a été proposée à des élèves genevois à l'occasion d'une journée intergénérationnelle organisée par l'ATE et le service social de la ville. Pour cette classe très spéciale, ils ont dû choisir leur handicap puis se déplacer encombrés qui d'une attelle, qui de lunettes déformantes qui d'une chaise roulante, pour comprendre ce que les aînés peuvent bien éprouver sur la route. Une façon ludique et sensible d'évoquer une réalité à laquelle nous préférons ne pas encore trop penser.

Dominique Hartmann ■

1 Développé par le Bureau conseil ATE pour la sécurité des déplacements et à disposition des personnes ou groupements intéressés

Aînés: ils conduisent autrement

Alors que l'automobiliste âgé fait l'objet de jugements féroces, les chiffres parlent un langage plus nuancé. Le vieillissement de la population prévu imposera cependant des aménagements.

Dangereux, irresponsables, inadaptés: ces qualificatifs jaillissent dès qu'il est question d'automobilistes âgés, et les manchettes réclament le retrait de permis après un accident grave causé par un senior. «Je suis très frappé par la distorsion qui existe entre la perception des personnes âgées et la réalité des choses.» remarque Michael Rytz, expert en sécurité routière à l'ATE, vient d'achever une étude sur la mobilité des aînés, soit les plus de 65 ans (voir encadré p. 13). «Les plus jeunes ignorent les stratégies de compensation très efficaces qu'adoptent les personnes âgées.»

Malgré ses 84 ans bien sonnés, Eugène H. conduit toujours. Randonneur infatigable, intellectuellement alerte, il s'y sent apte et les contrôles auxquels il est soumis depuis ses 70 ans l'y autorisent. Mais il roule plus lentement et a modifié sa façon de conduire: «J'emprunte toujours les mêmes parcours. J'évite de prendre la voiture le soir s'il pleut. Et si je dois faire un plus long tra-

jet, je prends les petites routes car je crains la somnolence. Pour la même raison, je ne mange pas non plus en chemin.» Ces stratégies, les statistiques en témoignent parfois paradoxalement. Lorsqu'elles indiquent que les aînés ont plus d'accidents sur route sèche, c'est que ceux-ci sortent plus par temps sec que mouillé, ce qui témoigne non de leur défaillance mais de leur capacité d'adaptation. La lenteur est une autre stratégie opérée. Mais l'usager de la route la tolère mal et y voit une démonstration d'incompétence. De fait, les vitesses maximales sont des vitesses minimales et gare à ceux qui roulent moins vite: appel de phares, klaxons virulents, pire, rapprochements vindicatifs. Michael Rytz souligne le paradoxe: «D'un côté, chacun exige une liberté de mobilité totale, y compris dans le choix de voitures plus dangereuses comme les gros 4x4. De l'autre, on attend des personnes âgées qu'elles restreignent grandement voire totalement leur mobilité.» Il vaudrait pourtant mieux s'habituer à ce que la route change. Car la proportion de seniors dans la population devrait augmenter de 50% au cours des 30 prochaines années et la vitesse moyenne du trafic baissera. Ils seront aussi bien plus nombreux à détenir un permis de conduire: de 52% actuellement, le taux passera à 90%. On peut s'attendre à ce que l'inobservation du droit de la priorité augmente, l'une des fautes typiques des conducteurs âgés, tandis que les cas d'alcoolémie excessive au volant diminueront: car les seniors se tiennent très strictement aux règles de circulation.

Il n'empêche. La route est retorse, l'automobiliste a entre les mains un instrument dangereux et avec l'âge, certaines facultés nécessaires à bien conduire diminuent. 10 à 20 % des plus de 70 ans ont des problèmes de santé touchant la circulation. Les plus néfastes sont les démences (que seule une tierce personne peut constater), les troubles liés aux médicaments et les problèmes de vision. Pour anticiper correctement, la qua-

► **Conduire à un âge avancé** relève à la fois d'un besoin d'autonomie subjectif et d'un besoin de mobilité objectif auquel les transports publics ne parviennent pas toujours à répondre.

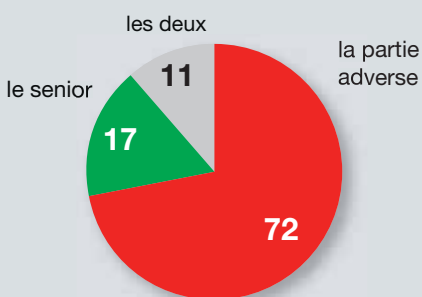
lité de cette dernière est très importante. Or, la capacité de voir dans l'obscurité faiblit beaucoup avec l'âge, l'angle de vision se réduit et la réaction à l'éblouissement est décuplée. Certains spécialistes notent pourtant que, davantage que la seule vision, c'est la qualité de l'interaction entre celle-ci et les différentes facultés cognitives qui importe. Les réactions, elles aussi, ralentissent avec l'âge et aussi bien le temps de réaction que l'intervention elle-même, sont plus longues. Les actions des seniors restent toutefois très fiables, à condition qu'ils aient le temps. Le problème surgit en situation d'urgence. Les personnes âgées compensent donc plus difficilement les erreurs des autres usagers et ont besoin de mesures qui simplifient le trafic et fractionnent les opérations telle la signalisation lumineuse aux intersections.

Quelques chiffres

Le nombre de seniors tués ou accidentés en voiture (conducteur ou passager) est bien plus faible que dans les autres catégories, même en tenant compte du fait que les personnes âgées sont moins nombreuses que les plus jeunes. Si le nombre de permis de conduire était déjà égal, on trouverait environ la même proportion de tués et blessés graves chez les conducteurs de 75-79 ans que chez ceux de 20-24 ans. Chez les plus de 80 ans,

...et plus rarement seul responsable.

Lors de collisions impliquant un senior piéton*, en 2004, les manques ont été constatés chez:



* + de 65 ans, tué ou gravement blessé

© dreier@infra.de. Source: OFS. Statistiques d'accidents en Suisse 2003/2004, présentation bpa



STEFAN WEINUTH

la proportion doublerait. Mais cette extrapolation n'est pas encore réalité et d'ici 30 ans, des changements pourraient avoir été entrepris, par exemple dans la conception du trafic (voir interview p. 9). Et qu'en est-il de leur part de responsabilité au volant? Lors d'une collision grave, les aînés sont responsables à part égale avec les autres usagers. Mais lorsqu'un senior est impliqué dans un accident, les conséquences sont moins graves pour la partie adverse, notamment parce que les aînés conduisent plus lentement. Enfin, l'interprétation des statistiques doit tenir compte de la vulnérabilité spécifique aux aînés: le facteur de mortalité est multiplié par trois pour les plus de 65 ans.

Comme pour n'importe quel autre citoyen, le choix de conduire a aussi à voir avec l'aménagement du territoire (logement, achats, contacts) et la qualité de la desserte par transports publics. Quand il devra rendre son permis, Eugène H., qui vit dans une maisonnette de la banlieue genevoise, verra bien changer sa liberté de mouvement. Mais il s'adaptera. «Et avec l'argent économisé, on peut s'en offrir des courses de taxi!» explique-t-il, l'œil pétillant, lui qui a toujours considéré le taxi comme un luxe. Le programme Via Sicura, destiné à améliorer la sécurité routière, envisage de modifier

pour les plus âgés les contrôles liés au permis. Plusieurs seniors suggèrent eux-mêmes que ces examens sont un peu légers. Dans la version qui sera mise en consultation en 2007, l'Office fédéral des routes (OFROU) prévoit ainsi d'abaisser à 65 ans l'âge des premiers contrôles obligatoires et de renforcer

La lenteur vaut comme une démonstration d'incompétence

cer les exigences médicales, notamment du point de vue psychique. L'intensification de la collaboration entre le médecin traitant et le médecin conseil est aussi à l'ordre du jour: «Le premier connaît l'évolution du patient, c'est très important. Mais il lui manque parfois les connaissances de médecine du trafic que peut apporter le second.» indique Frédéric Revaz, porte-parole de l'OFROU. De son côté, le médecin traitant serait mieux formé à la médecine du trafic. Ces exigences accrues sont aussi celles du Bureau de prévention des accidents (bpa). «Mais il est important de dire que les conducteurs âgés ne sont pas une catégorie plus dangereuse que les autres.» insiste Frédéric Revaz.

Dominique Hartmann ■

L'étude

«Les aînés et la sécurité routière: de l'analyse à la prévention»: c'est le titre de l'étude que vient d'achever Michael Rytz, expert en sécurité routière à l'ATE (soumise, à l'heure de mettre sous presse, à l'approbation du Fonds de sécurité routière). Michael Rytz y examine l'influence de l'évolution démographique sur notre mobilité; d'ici 30 ans, la proportion d'aînés (les plus de 65 ans) aura augmenté de 50%. Cette donnée n'est pas sans influence sur la circulation routière, même si avec l'âge, les seniors sont toujours plus souvent passagers et recourent davantage aux transports publics.

L'étude montre clairement que les seniors sont moins souvent coupables que victimes dans la circulation, surtout comme piétons: ils sont à la fois plus fragiles et l'objet de plus d'accident que les autres classes d'âge. S'ils montrent des défaillances en terme de vision, de concentration, de résistance au stress et de force musculaire, ils compensent en grande partie ces faiblesses par d'autres atouts. Ils adaptent par exemple leur façon de conduire, sont plus flexibles dans leur approche de la mobilité et respectent mieux les règles de la circulation.

Cette étude vise à décrire causes et circonstances des accidents graves impliquant des aînés pour en tirer les moyens d'une prévention efficace. Elle se base sur l'analyse des accidents et d'autres études, et sur des enquêtes auprès des experts reconnus. Les mesures proposées concernent à la fois le comportement des aînés et celui des autres usagers, l'infrastructure routière, la conception des voitures et les contrôles.

L'étude complète (all.) ou son résumé (fr.) peut être obtenue dès fin octobre à: ATE, CP 8676, 3001 Berne, tél. 0848 611 613, fax 0848 611 612, ate@ate.ch ou téléchargée sous www.ate.ch/dossiers-transport/sécurité-routière/aînés hi