

La révolution de la mobilité

Qu'il s'agisse de la circulation, des transports publics ou des aménagements urbains, la société va au devant de nouveaux choix qui ont nom : zone 30, espaces conviviaux et transports adaptés. Vieillessement de la population oblige. Ingénieurs du trafic, architectes et urbanistes se sont confrontés aux professionnels de l'action sociale et des établissements médicalisés à l'occasion de la journée romande «Ruc de l'Avenir» le 5 novembre à Fribourg.

«**M**es genoux flanchent, je perds l'équilibre dans la rue... on n'ose plus sortir en ville, ils roulent comme des fous... je ne prends jamais le bus, les marches sont trop hautes pour mes jambes et ça fait du bien de sortir; seulement on ne sait pas où s'arrêter pour s'asseoir! ... Je ne vais plus dans les grands magasins, c'est trop vaste et j'ai peur des escaliers roulants».

Francis Monnin, anthropologue et responsable d'un centre de jour à Lausanne, plante le décor et s'interroge: comment les personnes âgées, que leurs forces déclinantes obligent «à prendre leur temps», font-elles face à une société qui va toujours plus vite?

Les solutions passent, d'une part, par des exercices de remise en forme physique qui apaisent rapidement les craintes et, d'autre part, par divers aménagements urbains propres à favoriser la qualité de vie, dont bénéficieront aussi les enfants et les plus jeunes.

Accidents signes d'inquiétude

Selon une étude récente, 64% des piétons impliqués dans un accident sur la voie publique ont plus de 65 ans, alors que les retraités ne représentent actuellement que 19% de la population suisse.

Ces chiffres indiquent un dysfonctionnement, s'inquiète Dominique von der Mühl, architecte et collaboratrice scien-

tifique de l'Institut de recherche sur l'environnement construit (IREC/EPFL). Les capacités physiques et cognitives diminuent à un moment où pouvoir se déplacer à l'extérieur représente un besoin fondamental et vital (se nourrir, maintenir sa santé physique et une vie sociale).

Les accidents révèlent une situation que l'on apprécie encore mal (stress, prise de médicaments, etc) et appellent différentes mesures de prévention:

- sécurité (abaissement des vitesses, amélioration des traversées, modération du trafic);
- confort et agrément (cheminements continus, espaces conviviaux, lieux de détente, éviter les détours et les dénivelés);
- planification (participation des personnes âgées, expérimenter les difficultés sur le terrain)
- information sensibilisation de tous les usagers de la voie publique.

Le piéton âgé, qui a le temps, importe autant que l'automobiliste pressé, une bonne manière de redonner leur place dans la société à celles et ceux qu'elle qualifie d'*inactifs*.

Collaborateur scientifique au Bureau pour la prévention des accidents (BPA), Gianantonio Scaramuzza indique qu'un bon aménagement des passages protégés (emplacement, visibilité, signalisation)

diminue sensiblement les risques d'accidents.

Quant à Anne Tissot, secrétaire romande de *Mobilité piétonne*, elle plaide pour un abaissement généralisé des vitesses en milieu habité, un élément fondamental trop souvent négligé.

Un automobiliste roulant à 30km/h est plus attentif au comportement des autres usagers de la voie publique que celui qui roule à 50 km/h et les conséquences d'un éventuel accident seront beaucoup moins graves.

Transports: adaptations nécessaires

Le Nord vaudois met à l'épreuve pendant deux ans un service de coordination des transports adaptés aux personnes à mobilité réduite (SAMir).

Ses protagonistes, Francesca Piazza, du Service cantonal des assurances sociales, et Yves Kühne (SAMir), s'efforcent d'articuler l'offre (transports publics, taxis, transport-handicap, etc) sur la demande (besoins des personnes âgées et/ou handicapées) et recherchent des solutions de financement pour les transports de loisirs, indispensables à la qualité de vie, mais non couverts par les ressources habituelles.

Avec une volonté affirmée d'en analyser les aspects économiques, cette expérience révèle des besoins cachés, mais aussi de réelles dispositions à y répondre.

Avec *Passé partout*, le canton de Fribourg a mis en place depuis plusieurs années un système de transport individualisé performant et peu onéreux pour les personnes handicapées ou affaiblies; celui-ci s'articule sur les cinq districts et fonctionne sept jours sur sept avec le concours de près de 400 bénévoles heureux de leur engagement.

En ce qui concerne les transports publics, de timides améliorations se font jour, mais perdent parfois de leur efficacité, si les autres acteurs concernés n'apportent pas les modifications nécessaires, comme le relève Beat Schweingruber, architecte et responsable du Bureau suisse *Personnes handicapées et transports publics*.

Si les autobus «qui s'agenouillent» au bord des trottoirs font souvent merveille, les véhicules à plancher surbaissé (rutiers et ferroviaires) perdent une bonne partie de leur utilité, lorsque l'on ne prend la peine de relever le niveau des trottoirs ou des quais.

Aménagement: retour à la ville compacte

Ancienne collaboratrice de l'IREC et architecte, Lydia Bonanomi, lutte depuis longtemps contre l'habitat dispersé et la multiplication des grandes surfaces en périphérie qui entraîne la disparition des petits commerces de quartier.

suite à la page suivante

Une zone à priorité piétonne à l'essai

La ville de Berthoud expérimente depuis 1996, dans le cadre du programme Energie 2000, en collaboration avec l'ATE et Mobilité piétonne, la «Flanierzone» (voir Rue de l'Avenir 2/98). Très vite, celle-ci a fait des envieux et un postulat aux Chambres fédérales demande que cette nouvelle signalisation soit reconnue. L'Office fédéral des routes a souhaité qu'un essai ait aussi lieu en Suisse romande avant de l'officialiser. C'est la commune de Saint-Blaise (NE) qui a été retenue.

Malgré les demandes de communes, il faudra attendre l'évaluation des expériences

pilotes faites à Berthoud et à Saint-Blaise, pour voir quelles sont les conditions à

prendre en compte pour une modification de l'Ordonnance sur la signalisation routière.

Trois règles de base

Les principes de cette zone que nous choisissons d'appeler ici «zone à priorité piétonne» (la traduction française officielle n'est pas encore déterminée) sont les suivants:

- priorité générale accordée aux piétons sur l'ensemble de l'espace routier;
- priorité de droite applicable aux carrefours;
- vitesse limitée à 20 km.

Il s'agit d'appliquer les règles de la rue résidentielle à un contexte de zone.

Le régime des places de parc devant les commerces favorisent un taux de rotation élevé.



La moitié de la bourgade d'Hermance (800 habitants), sur la rive gauche genevoise du Léman, a été transformée en «zone résidentielle» à 20 km/h avec priorité aux piétons. L'autre partie du village (Bourg-Dessus), y compris la route cantonale, connaît le régime 40 km/h.



suite de la page précédente

Autrefois jeunes, les banlieues de villas vieillissent maintenant. Comment leurs habitants se déplaceront-ils, lorsqu'ils ne pourront plus conduire? Individualistes à souhait, ils ne pourront guère se prévaloir de la solidarité plus présente en ville et des commerces de proximité qui y subsistent encore.

Seule solution à long terme, la reconstitution d'un tissu urbain compact et diversifié fa-

vorable à la vie sociale et à la protection de l'environnement.

Dans la périphérie de Berne, la commune de Muri - Gümliigen s'efforce depuis plusieurs années de créer un environnement plus favorable à la qualité de vie des personnes âgées.

Présidente de la commission communale de santé publique, infirmière de métier, Verena Szentkuti-Bächtold, a analysé avec l'aide de la population intéressée les correctifs à apporter en matière d'aménagement

des circulations, de l'éclairage public et des infrastructures.

Un groupe d'experts a esquissé des solutions que la commune a mises en œuvre au gré d'un plan d'investissement réparti sur cinq ans.

Patience et ténacité sont venues à bout des réticences officielles et les partenaires s'attaquent maintenant à l'amélioration des transports.

«Nous sommes tous des vieux en sursis qui veulent l'ignorer aussi longtemps que

possible», relève encore Gérard Linguey, journaliste et meneur de la table ronde.

A la lenteur des personnes âgées répond la paresse à envisager des solutions nouvelles et des mesures impopulaires aux yeux des «actifs» B. 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. ■