Transports urbains : les seniors en majorité

Autor(en): **Pidoux, Bernadette / Prélaz, Catherine / Geiser, Ariane**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Générations : aînés**

Band (Jahr): **34 (2004)**

Heft 4

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-827137

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ce nouveau concept de mobilité, comme l'appellent les CFF, va-t-il produire l'effet espéré, c'est-à-dire une incitation à prendre les transports publics ou va-t-il déboucher sur une utilisation accrue de la voiture?

Hausse des prix annoncée

Rail 2000 coûte cher. Une adaptation des prix des transports publics est donc prévue en décembre 2004... Encore en consultation, cette hausse soumise à enquête auprès de M. Prix toucherait d'abord les rabais de retour. Il n'y aurait donc plus de réduction en cas d'achat du billet aller-retour. Une augmentation des abonnements de parcours devrait se situer dans les 3%, l'abonnement général prendrait également l'ascenseur, à raison de 3,9% en moyenne. Mais ce sont surtout les cartes journalières qui subiraient une hausse de 7% pour la 2e classe et 5% pour la 1re. L'abonnement demi-tarif ne devrait pas connaître d'augmentation.

Bernadette Pidoux

Photo CFF

Transports urbains: les seniors en majorité

Rumeurs d'augmentation, malaise à Genève où les retraités vont perdre leurs acquis: comment les régies de bus des grandes villes romandes envisagent-elles leurs relations avec les seniors?

Au mois de février, l'initiative des Verts en ville du Locle, qui voulait instituer la gratuité des transports publics, a échoué devant le peuple. Peur de voir les impôts monter en flèche? Souci d'éviter les déprédations contre des transports publics dépréciés? Les usagers estiment légitime de payer au juste prix leurs déplacements. Juste prix, c'est-à-dire subventionné par l'Etat, les communes, mais jusqu'à quelle hauteur? Les avis varient selon les villes, mais globalement toute nouvelle hausse suscite la grogne.

Genève: guerre des tarifs!

A Genève, entre seniors et transports publics, c'était presque une histoire d'amour, grâce à des tarifs avantageux, qu'il s'agisse des billets à la course, des cartes journalières ou des abonnements. Mais depuis le début de cette année, on frise la rupture, au point qu'à l'initiative de l'Avivo, un bon millier d'usagers sont descendus dans la rue pour revendiquer leurs droits perdus.

La raison de la grogne, c'est une hausse substantielle des prix, depuis que le tarif réduit n'existe plus, excepté pour les détenteurs d'un abonnement demi-tarif des CFF. L'augmentation se révèle tout particulièrement spectaculaire pour la carte journalière. De 3 francs, elle a fait un bond à 8 francs. C'est beaucoup, et même aux TPG, Xavier Farinelli, porte-parole pour Uniréseau, le reconnaît: «Ce que l'on peut regretter, c'est le cumul de deux situations. La mise en place du concept Uniréseau – soit l'unification des tarifs entre les CFF, les TPG et les Mouettes genevoises – a entraîné une hausse des tarifs. Parallèlement, après une dizaine d'années sans augmentation, les TPG ont revu leurs tarifs, ce qui était nécessaire, notre entreprise devant s'autofinancer à hauteur de 40%. Si ces deux événements n'étaient pas intervenus en même temps, je pense que ces hausses auraient été mieux acceptées.»

A l'Avivo, on ne décolère pas, considérant que les seniors sont les premiers à faire les frais – c'est le cas de le dire – de la situation. Le principe dérange autant que les nouveaux prix. «La carte journalière a subi 166% d'augmentation, c'est énorme, relève Raoul Schrumpf, porte-parole de l'office social de l'Avivo. Désormais, pour l'obtenir à un prix avantageux, tout comme pour bénéficier d'un rabais sur un ticket, il faut pouvoir s'offrir le demi-tarif CFF.»

Ce système Uniréseau semble avoir posé moins de problèmes dans d'autres cantons qui l'ont adopté. Raoul Schrumpf l'explique par la spécificité genevoise. «Dans d'autres cantons de plus grande taille, les personnes se déplacent plus régulièrement en train à l'intérieur de leur canton. Il leur est donc plus naturel de prendre un abonnement demi-tarif CFF également valable pour les bus. En revanche, à Genève, les TPG assurent l'essentiel des transports dans le canton, par conséquent une petite minorité seulement de seniors, plus voyageurs, adoptent le 1/2 tarif CFF et le rentabilisent.»

Le mois à 45 francs

Pour que les aînés retrouvent leurs avantages passés, l'Avivo a lancé une pétition, qui devrait atteindre les 4000 signatures. Parallèlement, elle est intervenue auprès du gouvernement genevois, pour obtenir une remise en service du tarif réduit. Mais elle compte davantage sur une autre demande, faite directement auprès des TPG. «Ces derniers proposent l'instauration d'une carte temps libre pour les retraités bénéficiaires de l'AVS, au prix de 5 francs, valable de 9 h à 16 h, mais pas le samedi, explique Raoul Schrumpf. En fait, les TPG veulent rentabiliser leurs lignes hors des heures de pointe, »

Donald Stämpfli

La manif des seniors à Genève.

c'est une forme de ségrégation envers les seniors que nous n'acceptons pas. Nous avons donc fait une contre-proposition, demandant que ce tarif soit également valable le samedi, ainsi qu'entre 19 h et 22 h, nos aînés ayant aussi le droit de sortir le soir!»

La situation devrait finalement trouver son épilogue. Quel qu'il soit, on rappellera tout de même que les seniors genevois bénéficient toujours d'un abonnement mensuel à 45 francs, soit 35% de moins que son prix normal, ce qui permet de circuler sur tout le réseau cantonal pour 1 franc 50 par jour... et sans avoir besoin du ½ tarif CFF! Enfin, l'OCPA offre leur abonnement de bus aux aînés en difficulté: à ce jour, 22 000 personnes ont bénéficié de ce cadeau.

De manière générale, les TPG récusent l'intention qu'on leur attribue de délaisser leurs clients âgés. «Depuis 1997, un service d'accompagnement – qui doit être demandé au minimum 24 heures à l'avance au tél. 022 328 11 11 – prend en charge gratuitement, de leur domicile à leur destination, les personnes à mobilité réduite, excepté en fauteuil roulant, remarque Xavier Farinelli. Durant l'année 2003, quelque 2500 personnes ont pu y faire appel.»

Lausanne: penser à tous

Les transports publics lausannois (TL) ne proposent pas de rabais senior à l'achat du billet. Un retraité, comme tout adulte, doit donc débourser 2 francs 40 pour un trajet d'une durée de 60 minutes. S'il possède un demi-tarif des CFF, il ne paie que 2 francs. Par contre, l'abonnement, hebdomadaire, mensuel ou annuel, est réduit pour les seniors qui paient par exemple 48 francs par mois, comme les enfants, contre 53 francs pour les actifs. Auparavant, les TL avaient mis en place un abonnement moins cher pour les aînés, mais avec des horaires restrictifs, qui n'a pas eu de succès, parce que les retraités estimaient ces limitations trop contraignantes.

Dès décembre 2004, les prix vont subir une hausse dont on ne connaît pas encore l'ampleur. Elle tient au fait que les CFF vont être inclus dans la communauté tarifaire lausannoise, c'est-à-dire qu'il sera possible avec un même billet de circuler en bus ou en train entre Pully et Lausanne, par exemple. Ce nouveau système tarifaire inclura aussi le LEB (Lausanne-Echallens-Bercher). Les transports publics lausannois s'aligneront donc sur le système tarifaire des CFF, tout comme Genève. «Par ces prix, Lausanne est actuellement en-dessous de la moyenne nationale», remarque Klaus Schäfer, porte-parole des TL. Dès décembre 2004, l'idée maîtresse sera de payer la distance que l'on effectue, les espaces définis actuellement connaîtront donc des modifications.

PUBLICITÉ

Yves Debraine/a

Michel Bühler, chanteur

« Mon dernier oncle, Gustave Sueur, a récemment fêté son centième anniversaire. Devant toute la famille réunie, il a entonné la chanson «Comme volent les années, nous voici déjà bientôt des vieux...» Le refrain, que nous avons repris en chœur, dit: «Regardons vers l'avenir!» En chantant, l'oncle avait les yeux pétillants de malice... »

PRO SENECTUTE

Vieillir, un art de vivre

Pro Senectute, secrétariat romand, Simplon 23, 1800 Vevey 1,
tél. 021 925 70 10, fax 021 923 50 30, internet: www.pro-senectute.ch

Les automates à billets ont donné du fil à retordre à de nombreux usagers à Lausanne, comme à Fribourg. Des cours, en collaboration avec le Mouvement des Aînés, ont tenté de faciliter l'abord de ces machines aux seniors. Pour le renouvellement des abonnements, d'autres automates ont été placés dans des centres commerciaux disséminés à Lausanne, afin de désengorger les bureaux des TL à la place Saint-François. Les kiosques Naville ont également des terminaux.

Nouvelles technologies

A propos des automates à billets, beaucoup d'usagers se plaignent que ceux-ci ne rendent pas la monnaie. «C'est un problème de maintenance. Des appareils qui rendraient la monnaie coûteraient trois fois plus cher. Le système de cartes à prépaiement évite qu'il y ait trop d'argent dans ces machines.»

En matière d'équipements, les transports lausannois tiennent de plus en plus compte des besoins des personnes à mobilité réduite. Un tiers des bus comporte actuellement des planchers bas, qui améliorent nettement l'accès aux bus. Cette proportion va augmenter, assurent les TL. Dans ces nouveaux bus mixtes, diesels et électriques, les boutons de demandes d'arrêt sont beaucoup plus nombreux et mieux disposés. Par contre, les sièges surélevés sont difficiles à atteindre pour les personnes âgées. «Comme les planchers sont très bas, il fallait bien placer les moteurs quelque part», constate Klaus Schäfer.

Les anciennes remorques très hautes ont été supprimées. Des rampes sont disponibles dans les nouveaux bus pour les personnes en chaise roulante. «Mais Lausanne est une ville particulièrement compliquée. Avec ses pentes, les trottoirs sont souvent à des hauteurs inadéquates pour le bus qui essaie de s'en approcher», déplore le représentant des TL.

L'entreprise publique lausannoise, comme dans d'autres villes, cherche à limiter les problèmes d'incivilité qui perturbent les rapports entre jeunes et vieux usagers. Des programmes de prévention scolaire sont mis sur pied. De même contre la resquille, qui ne concerne que 3 à 4% des voyageurs, contre 30% dans des villes françaises de dimension comparable.

Neuchâtel, haut et bas

Les deux compagnies de transport public du haut (pour La Chaux-de-Fonds et Le Locle et environs) et du bas (pour Neuchâtel et le Littoral neuchâtelois) ont harmonisé les tarifs au sein d'une communauté tarifaire appelée «Onde verte». Les seniors bénéficient des mêmes réductions que les juniors: l'abonnement mensuel s'élève à 40 francs au lieu de 53 francs, soit 24% de réduction.

Les TP de la ville de La Chaux-de-Fonds ont fait un gros effort pour adapter leur flotte aux personnes à mobilité réduite: 70% des bus sont des véhicules à plancher surbaissé. A Neuchâtel, il y a actuellement 13 bus surbaissés sur 70, mais douze de plus seront en fonction d'ici à un an. Il n'y a pas d'aménagements spéciaux, ni de places réservées aux personnes âgées, dans les véhicules.

Des places assises réservées aux personnes âgées? L'idée est soutenue par des urbanistes spécialisés dans les aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite. Par contre, les responsables des transports publics ne croient guère dans cette mesure, arguant qu'elle risque de ne pas être respectée par les autres usagers et susciter plus d'animosité encore dans les bus. Mais cela pose le problème plus large de la place des seniors dans la ville et dans notre société elle-même...

Bernadette Pidoux
(collaboration: Catherine Prélaz et Ariane Geiser)

D.R.

Les planchers surbaissés des bus lausannois facilitent l'accès aux personnes âgées.