

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **123 (1997)**

Heft 25

PDF erstellt am: **11.07.2024**

### **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.

## Mobilité et 3<sup>e</sup> âge

Par Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

509

Récemment, la radio romande a diffusé un débat consacré aux risques que les conducteurs âgés feraient courir aux usagers de la route.

Relevons qu'à cette occasion, la limite à partir de laquelle nous serons classés comme « vieux » se situe à 70 ans. Rappelant qu'à tout âge, on est vieux pour les uns et jeune pour les autres, je laisse au lecteur le soin de juger de la valeur de cette limite.

Faute de données statistiques, on ne s'attardera pas ici sur la part que les conducteurs âgés prennent au nombre total d'accidents. S'il est vrai que lorsqu'une voiture roule à contresens sur une autoroute, il n'est pas rare qu'une personne dont le permis de conduire est antérieur à la construction des routes nationales soit au volant, ce genre d'incident ne constitue pas – et de loin – la principale source d'accidents en Suisse.

Comme j'ai encore quelques belles (du moins je l'espère) années devant moi avant de tomber dans la catégorie des « vieux », c'est avec impartialité que j'ai suivi le débat entre les censeurs du troisième âge et ses défenseurs.

Relevons au passage l'attitude choquante d'un jeune conseiller national, avocat de profession, participant à ce débat. Pour lui, il n'était pas question de confier au médecin de famille le soin de décider si ses patients âgés devaient cesser de conduire; en effet, il va de soi qu'un tel médecin ne fera rien dans ce sens, au mépris de la sécurité publique et de l'éthique professionnelle, à seule fin de conserver sa clientèle en nos temps difficiles. Ce regard porté par un juriste sur la profession médicale suggère qu'il ne doit pas accorder beaucoup de crédit à ses propres confrères quant à l'éthique professionnelle...

La question de savoir à quel âge l'on doit renoncer à conduire et comment une telle décision peut être imposée n'était pas la plus intéressante de ce débat. Malheureusement, on a passé comme chat sur braise sur le problème principal: comment, dans une époque et un pays marqués par une urbanisation et un aménagement du territoire axés sur l'automobile, les personnes incapables ou empêchées de conduire peuvent-elles jouir d'une qualité de vie point trop dégradée? La dispersion de l'habitat vers la périphérie, s'accompagnant de l'implantation des grands centres commerciaux loin des localités et la disparition des commerces offrant les produits de base dans ces dernières engendrent une dépendance accrue de la voiture. Parallèlement, la part des personnes âgées à la population augmente inexorablement: la proportion de nos concitoyennes et de nos concitoyens pour qui la voiture est essentielle pour continuer de mener une vie normale devient de plus en plus importante.

Il a été suggéré d'introduire la gratuité des transports publics pour le troisième âge. C'est une pensée généreuse, mais peu réaliste, étant donné la dégradation qui les menace sous la pression des économies demandées aux collectivités publiques.

De ce débat je retire la conviction qu'aucun effort ne doit être négligé, tant par les pouvoirs publics que par le monde de l'économie pour recréer dans les agglomérations un cadre de vie – habitat et commerces – assurant une qualité de vie décente au troisième âge, permettant à ses représentants de continuer à exercer les occupations, par exemple culturelles ou sportives, auxquelles chacun de nous est attaché.