Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 123 (1997)
Heft: 25

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Mobilité et 3e âge

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

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.