

Zeitschrift: PS info : nouvelles de Pro Senectute Suisse
Herausgeber: Pro Senectute Suisse
Band: - (2004)
Heft: 3

Artikel: Âgé et mobile - avec ou sans auto
Autor: Seifert, Kurt / Wittmann, Sophia
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-789502>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

Âgé et mobile – avec ou sans auto

Pour beaucoup de personnes, le retrait, volontaire ou non, du permis de conduire représente un événement critique de la vie. La question portant sur l'aptitude à la conduite d'un véhicule représente un sujet sensible.

En novembre de l'année dernière, un automobiliste de 70 ans a perdu la maîtrise de sa voiture en ville de Zurich et provoqué le mort d'une jeune femme de 38 ans. Des semaines après ce tragique accident, des fleurs et d'autres objets étaient toujours déposés en signe de souvenir sur le lieu du drame. Le conducteur, qui souffrait de démence, est décédé peu de temps après. Ce triste cas a suscité de vives discussions sur la question de savoir si l'aptitude des automobilistes âgés à la conduite d'un véhicule ne devrait pas faire l'objet d'un examen plus régulièrement et de manière plus approfondie.

Ce débat est actuellement étendu à un autre thème: la question de mesures appropriées pour les jeunes chauffards qui, durant ces derniers mois, ont provoqué une succession d'accidents mortels spectaculaires. Dans la mesure où nombre de ces chauffards proviennent des régions de l'ex-Yougoslavie, des remarques racistes viennent envenimer les discussions: leur comportement est assimilé à la prétendue mentalité balkanique. Or, les causes de ces comportements insensés sont toutefois bien plus complexes et ne peuvent se réduire à la nationalité des individus incriminés.

« Groupes à risque » jeunes et vieux

Une réglementation protégeant mieux la société est en cours: la conduite irresponsable ne sera plus considérée comme un délit « chevaleresque », mais comme une mise en danger de la vie d'autrui sur la voie publique.

Sont visés les « groupes à risque » - dont font partie les jeunes chauffards et les conducteurs âgés qui ne peuvent plus compenser leur inaptitude à conduire.

Selon une enquête de l'Office des statistiques du canton de Zurich («statistik.info» 04/2004, www.statistik.zh.ch), les conducteurs de plus de 80 ans représentent le groupe d'âge qui connaît le risque le plus élevé d'accidents, après les jeunes conducteurs de 18 et 19 ans. Les personnes âgées conduisent moins, mais sur le nombre de kilomètres parcourus, elles sont plus souvent impliquées dans un accident que les personnes d'un groupe d'âge moyen. Selon une estimation de la police, dans les trois quarts des accidents où sont impliqués des conducteurs de plus de 75 ans, ceux-ci en sont les fautifs.

Mesures en discussion

L'Office fédéral des routes est conscient de ce problème et examine, dans le cadre de son projet sur une nouvelle politique de sécurité, une série de mesures pour les automobilistes âgés. Les réflexions suivantes en font partie:

- L'examen médical concernant l'aptitude à la conduite d'un véhicule devrait être effectué périodiquement non pas à partir de 70 ans mais déjà à 60 ans.
- En raison d'une possible partialité, l'examen ne devrait plus avoir lieu auprès du médecin de famille mais auprès d'un médecin spécialiste.
- Le débat porte également sur un octroi du permis de conduire pour une durée limitée. La prolongation de ce délai serait accordée à la condition de suivre avec succès un cours de formation continue.

Les propositions qui émanent de l'Office et d'autres instances sont très constructives. Il serait regrettable de penser qu'il s'agit d'une campagne contre « les vieux au volant ». Il n'est en aucun cas question que ces propositions éveillent la méfiance des personnes concernées; certaines craignent en effet d'être discriminées ou importunées en raison

de leur âge et pourraient imaginer que l'on veut priver les « personnes âgées » de leur capacité de se mouvoir dans le trafic.

Compenser les limitations dues à l'âge

Nul ne peut nier qu'avec l'âge, la vue et l'ouïe se réduisent peu à peu. Les automobilistes âgés réagissent en rappelant qu'en règle générale, ils sont plus prudents et plus sur la défensive que les jeunes. A cela s'ajoute le fait que les jeunes ont moins d'expérience, de connaissances sur l'aptitude à gérer des situations critiques dans le trafic. Il n'y a toutefois pas lieu de recommander une confiance aveugle en sa propre routine: le temps de réaction se fait plus lent avec l'âge, ce qui augmente la possibilité d'erreur d'appréciation pour une décision qui doit être prise rapidement.

Dans son manuel, le bureau suisse de prévention des accidents donne une série de recommandations pour les conducteurs âgés, par exemple faire un examen annuel auprès de son médecin de confiance à partir de 60 ans. Un test de sa propre aptitude à conduire pourrait intervenir avant la perte involontaire du permis de conduire. Diverses organisations cantonales de Pro Senectute donnent des cours en collaboration avec le TCS et d'autres associations.

Automobile = autonomie?

En cas de doute, le BPA recommande de recourir aux transports publics. L'expérience démontre toutefois que de nombreux automobilistes qui conduisent depuis de longues années renoncent à contrecœur à leur véhicule. Pour ces personnes, la menace de perdre leur voiture représente un événement critique dans leur vie. Dans notre société, l'autonomie est souvent assimilée au fait d'avoir une voiture: la liberté, la disponibilité sont souvent mises en lien avec la détention et l'utilisation d'une voiture.

Dès l'instant où l'aptitude à conduire est remise en cause, cela va au-delà d'une simple question de permis de conduire: elle représente une menace pouvant limiter un mode de vie installé depuis plusieurs années. Et pourtant, la perte du permis de conduire peut également représenter une amélioration de la qualité de vie. «La découverte de la lenteur», selon le titre à succès de l'écrivain Sten Nadolny, permet d'apprendre à apprécier la valeur d'autres formes de mobilité.

Prendre en considération les faiblesses

Notre société fortement mobile fait apparaître un manque bien particulier: une pauvreté de mouvement qui concerne les personnes âgées – mais pas seulement. Les offres concernant la pratique du sport et du mouvement de Pro Senectute essaient tant bien que mal de combler cette lacune: elles prônent le plaisir à faire bouger ses pieds et son corps tout entier. L'intérêt toujours croissant que suscitent ces offres prouve que le besoin de se mouvoir existe également chez les personnes âgées.

Lors des discussions qui concernent les automobilistes âgés, on entend souvent que les vieilles personnes subissent de nombreux préjudices lorsqu'elles se déplacent. Ainsi, les piétons de plus de 80 ans sont fortement en danger. C'est la raison pour laquelle Pro Senectute s'est engagée pour que les planifications urbaines prêtent une attention particulière à la situation des usagers de la route les plus vulnérables. Cette préoccupation ne concerne pas seulement les personnes âgées mais aussi les enfants et les personnes handicapées. Lors de la consultation sur «le plan directeur de la locomotion douce» de l'Office fédéral des routes, Pro Senectute a mis l'accent sur l'importance d'un changement de comportement vis-à-vis de la mobilité. C'est uniquement en promouvant la mobilité autonome que l'on pourra améliorer la sécurité de toutes les personnes qui ne sont pas détentrices d'un véhicule. *kas/sw*

Être mobile en utilisant ses propres forces