Sécurité routière

Rester mobile en toute sécurité.
Interviews sur le thème de la mobilité.

Table des matières

Avant-propos. page 5

Sûr et mobile
à pied. page 6

Sûr et mobile
à bicyclette. page 10

Sûr et mobile
dans les transports publics. page 16

Sûr et mobile
en voiture. page 22

Sûr et mobile
grâce à une bonne forme. page 30

Sûr et mobile
grâce au perfectionnement. page 36

Sûr et mobile
grâce à l'information. page 40

Sûr et mobile
grâce aux partenaires. page 42

Chère Lectrice, Cher Lecteur,

Rester mobile toute sa vie durant – qui ne le voudrait pas? Mais la mobilité a son prix. De nombreuses personnes sont blessées ou perdent même la vie sur la route. Les seniors sont tout particulièrement menacés, car l'âge réduit progressivement les facultés de chacun d'entre nous. D'où la nécessité de penser assez tôt à sa future mobilité, donc d'y songer avant d'avoir atteint un âge avancé.

Que ferai-je quand je ne pourrai plus conduire une voiture? Les chances de garder longtemps le permis de conduire sont d'autant plus grandes que l'on fait des efforts pour garder la forme physique et mentale. La variété des moyens de transport utilisés y contribue également. Les personnes qui, dans leur jeunesse, se sont fréquemment déplacées à pied, à bicyclette ou avec les transports publics et non uniquement en voiture, auront davantage les moyens de rester mobiles durant leur vieillesse.

La présente brochure offre des conseils sur la manière de se préparer à rester mobile. Les différentes formes de mobilité et la sécurité des déplacements sont éclairées par des entretiens avec des spécialistes de la marche à pied, de la bicyclette, des transports publics, du trafic motorisé individuel et de la médecine. On y trouve également des liens vers des informations complémentaires.

Touring Club Suisse
Sécurité routière

La forme masculine (par exemple, piéton, conducteur, etc.) comprend toujours implicitement la forme féminine.

Sûr et mobile **à pied.**

Quels sont les principaux avantages de la marche à pied?

Thomas Schweizer: La marche à pied est à la base de la mobilité. Activité saine, elle contribue au bien-être physique et mental. Offrant indépendance, participation à la vie publique, contacts sociaux, etc., la marche à pied est essentielle à la qualité de la vie. C'est elle aussi qui permet d'être au plus proche de la nature à chaque saison de l'année.

Que doivent observer les piétons avant tout?

Pour marcher agréablement, il faut d'abord des chaussures confortables. Une tenue vestimentaire adaptée permet de se promener par tous les temps. L'âge venant, certaines facultés – par exemple, l'acuité visuelle et auditive, la vitesse des réactions – s'estompent. Il faut être conscient de ces faiblesses et redoubler de prudence. Par exemple, en traversant la route, on regardera plutôt deux fois qu'une.

Les achats sont souvent lourds à porter? Comment régler ce problème?

En faisant ses achats en petite quantité plusieurs fois par semaine, on peut en règle générale les porter facilement jusqu'au domicile. Un sac à dos est plus confortable qu'un cabas et permet de garder les mains libres. De forme classique ou design, un caddie facilite grandement le transport d'achats lourds.

Que conseillez-vous aux personnes qui ont du mal à se déplacer à pied?

Une canne, des béquilles ou un rollator sont des aides utiles. Ils accroissent la sécurité, même sur les courtes distances. Les itinéraires doivent être planifiés de manière à passer par des endroits où on peut faire une pause.

Quels risques courent les piétons âgés dans le trafic routier?

Les personnes âgées sont vulnérables. Un accident a fréquemment des conséquences graves pour elles. Les

Interview avec **Thomas Schweizer,** secrétaire général de «Mobilité piétonne», Association suisse des piétons

conducteurs doivent être particulièrement prévenants en présence de personnes âgées sur les passages-piétons ou au bord de la chaussée. Ils doivent s'attendre à des erreurs de comportement, car un homme ou une femme âgé ne parvient pas toujours à évaluer correctement le flux du trafic.
Des risques existent également sur les espaces piétonniers ouverts aux cyclistes. On ne se rend pas toujours compte assez tôt d'un cycliste approchant par l'arrière. Un mouvement de frayeur ou un pas dans la mauvaise direction peut avoir des conséquences fatales. Les personnes âgées risquent aussi plus facilement de trébucher, de glisser ou de faire un faux pas.

Il existe des cours facultatifs pour les cyclistes et les automobilistes. En offre-t-on également aux piétons?

Les piétons d'âge mûr peuvent suivre des cours du genre «Etre et rester mobile» ou des manifestations d'information comme «Marcher sans limite d'âge». L'Association «Mobilité piétonne» organise régulièrement des manifestations d'information sur les thèmes de la mobilité.

Informations sur les cours pour piétons: page 38

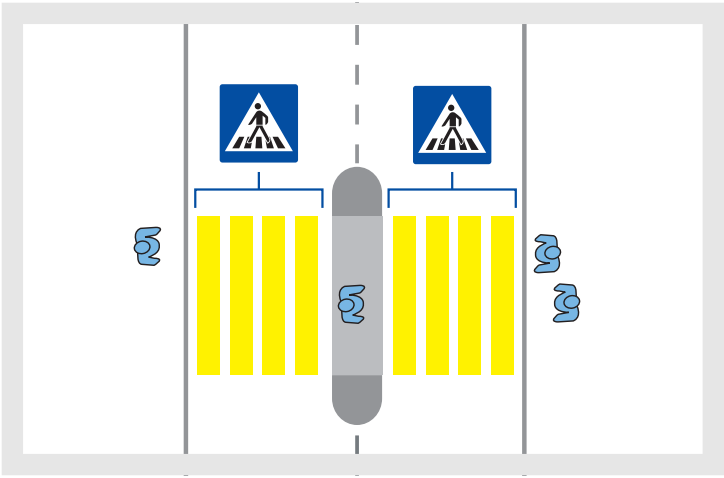


Image 1

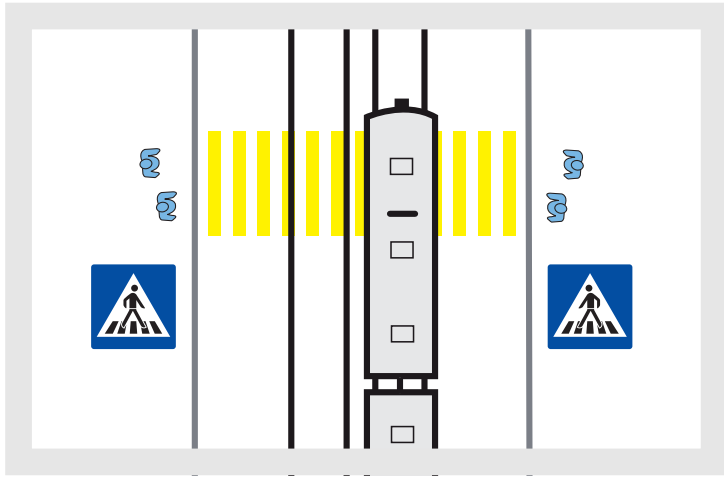


Image 2

Saviez-vous que...

...les piétons n'ont pas le droit de traverser la route quand les véhicules sont si proches qu'ils ne peuvent plus s'arrêter à temps?

...sur un passage pour piétons comportant un îlot au milieu, chaque partie est considérée comme un passage indépendant? (Image 1)

...le tram est prioritaire par rapport au piéton même sur un passage-piétons? (Image 2)

... «Mobilité piétonne» et le TCS ont publié des recommandations pour les piétons et les conducteurs de véhicules? (www.zebrejaune.ch)

Conseils de sécurité **pour les piétons**

→ Prévoir toujours **assez de temps**.

→ **Porter des habits clairs, bien visibles** et réfléchissant si possible la lumière.

→ **Faire vérifier son acuité visuelle une fois par année**. Adapter si nécessaire les lunettes et veiller à leur propreté.

→ **Ne jamais se lancer de manière irréfléchie sur la route**, même s'il y a un passage pour piétons. S'arrêter, observer le trafic sur toutes les voies, également la circulation venant de droite et des bifurcations.

→ En présence de signaux **lumineux il est plus sûr d'attendre** le début d'une nouvelle phase verte. Ceci vous permettra de disposer de toute la durée du vert et du jaune. Quand le signal passe au jaune, poursuivre d'un bon pas et ne pas faire demi-tour.

→ Ne jamais traverser la route juste devant ou derrière un bus ou un tram. **Gare à la longue distance de freinage des trams.**

Interview avec **Dr phil. Christoph Merkli**, secrétaire général de Pro Vélo Suisse, organisation spécialisée du cyclisme

Sûr et mobile **à bicyclette.**

Que faut-il observer en achetant une bicyclette?

Christoph Merkli: Il faut se sentir à l'aise sur son vélo et pouvoir s'y fier. La bicyclette doit être adaptée à la taille et aux habitudes de déplacement de son propriétaire. Elle doit posséder tous les accessoires obligatoires ainsi que les équipements souhaités par son propriétaire. Le commerce spécialisé est de bon conseil et permet de tester les différents modèles.

Que pensez-vous des vélos électriques?

Les vélos électriques offrent des possibilités nouvelles. Ils sont rapides et les déplacements sont plus faciles, notamment en côte. Ils conviennent donc surtout au moins sportifs d'entre nous. En revanche, ils sont plus chers que des bicyclettes classiques. L'accumulateur limite l'autonomie et n'est guère écologique. La vitesse et le comportement routier des vélos électriques – notamment de ceux dont l'assistance au pédalage permet de dépasser 25 km/h – sont différents de ceux des bicyclettes classiques et exigent une plus grande prudence, notamment parce que les automobilistes sous-estiment souvent la vitesse de ces engins.

Quels sont les avantages de la bicyclette par rapport aux autres moyens de transport?

La bicyclette est souvent considérée comme le moyen de déplacement le plus génial parce qu'elle permet de progresser avec peu d'énergie, silencieusement et sans occuper beaucoup de place. Elle est de surcroît bon marché à l'achat et bonne pour la santé.

Mais le vélo a aussi des inconvénients. Lesquels d'après vous?

La légèreté et la maniabilité du vélo affectent sa stabilité routière et le cycliste n'est guère protégé. Une chute ou une collision entraîne des blessures. En pédalant sous la pluie ou en hiver, il faut veiller à un bon équipement et à rester bien visible.

La bicyclette convient-elle aussi aux seniors?

La bicyclette est un moyen de déplacement simple qui convient aussi aux seniors. On se déplace en plein air et on reste mobile sans moteur. Les destinations, les itinéraires et les modes de déplacement doivent cependant être adaptés aux capacités individuelles.

L'esprit de partenariat est très important dans le trafic routier. Quels souhaits le cycliste que vous êtes adresse-t-il aux piétons?

Les piétons et les cyclistes empruntent parfois les mêmes voies de circulation. Il est donc très important qu'ils aient des égards les uns envers les autres. Les piétons ne prennent souvent pas garde aux cyclistes lorsqu'ils traversent la chaussée. J'aimerais qu'ils fassent plus attention.

Et vos souhaits à l'adresse des conducteurs de bus, de voiture et de moto?

La situation la plus dangereuse pour un cycliste est d'être serré de trop près lorsqu'il se fait dépasser. A la vitesse de 50 km/h, il faut observer une distance d'au moins 1,5 m. Dans un giratoire il faut même éviter de dépasser un cycliste, car le risque de le repousser sur le bord de la chaussée y est particulièrement grand. A noter que les cyclistes ne sont pas obligés de rouler à droite lorsqu'ils bifurquent à gauche et dans les giratoires. Je souhaite que les usagers motorisés de la route respectent ces règles, adaptent leur vitesse et évitent de dépasser. Un détail encore: sur les voies communes au bus et aux bicyclettes, les premiers ne doivent pas suivre de trop près les seconds.

Il existe aussi des cours pour les cyclistes. Qu'en pensez-vous?

Il n'est pas nécessaire de passer un examen pour aller à vélo et l'éducation routière dans les écoles n'est qu'un lointain souvenir. Autant de bonnes raisons pour suivre un cours de perfectionnement. Pro Vélo propose dans de nombreuses villes suisses des cours pour parents avec enfants ainsi que des cours pour les adultes revenant à la bicyclette. On y apprend par la théorie et la pratique tout ce qui est nécessaire pour conduire une bicyclette en toute sécurité.

Informations sur les cours pour cyclistes: page 38

Conseils de sécurité **pour les cyclistes**

→ Veiller à **être bien visible**. Des habits clairs, des réflecteurs et un éclairage avant et arrière permettent de distinguer plus facilement le cycliste.

→ **Manifester clairement ses intentions en levant le bras**, notamment en bifurquant et en s'engageant dans un giratoire.

→ Respecter **les règles de priorité**.

→ **Ne pas rouler dans l'angle mort des véhicules**, rester plutôt à l'arrière des bus et des camions. Les chauffeurs ne peuvent pas voir les cyclistes qui sont dans l'angle mort de leur rétroviseur.

→ **Porter le casque cycliste**. Il doit être bien ajusté et posé correctement.

Saviez-vous que...

... dans les giratoires les cyclistes ne sont pas obligés de rouler tout à droite, mais peuvent emprunter le centre de la voie? (avant d'entrer dans le giratoire, ils se mettent donc en présélection au centre de la voie). (Image 1)

... les cyclistes ont le droit de rouler au centre de la voie de présélection pour tourner à gauche? (Image 2)

... les cyclistes peuvent rouler à sens contraire dans une rue à sens unique si un panneau supplémentaire le permet? (Image 3)

... les cyclistes ont le droit d'attendre l'un à côté de l'autre dans le «sas pour cyclistes»? (Image 4)

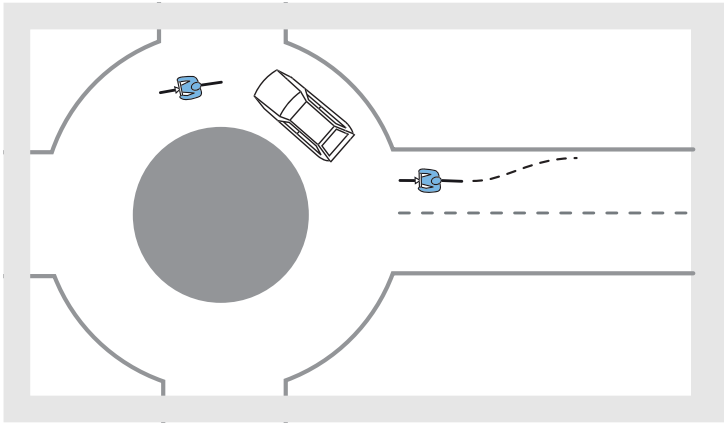


Image 1

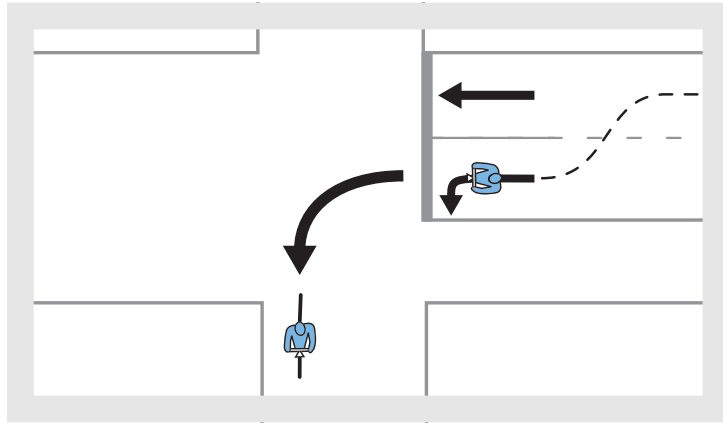


Image 2

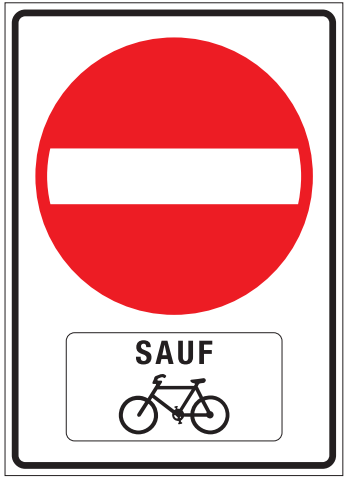


Image 3

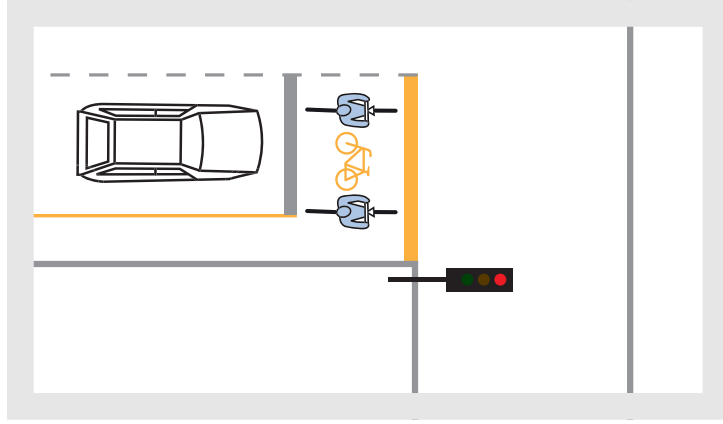


Image 4

Sûr et mobile **dans les transports publics.**

Quels sont les principaux avantages des transports publics?

Peter Schori: Ils offrent la mobilité depuis l'enfance jusqu'à la vieillesse. Divers moyens de transport sont à disposition: le chemin de fer, le tram, le bus ou le bateau. L'horaire cadencé mis en réseau facilite la consultation des horaires et les correspondances sont garanties dans la plupart des cas.

Et, surtout, les transports publics sont plus sûrs que tous les autres moyens de déplacement. Ils contribuent également à alléger le trafic privé.

Quels sont à vos yeux les inconvénients des transports publics?

Les distributeurs automatiques de billets ne sont pas toujours faciles à utiliser. Il en existe de surcroît plusieurs modèles. Un autre désavantage: l'offre de places assises est restreinte aux heures de pointe. Il vaut donc mieux éviter ces périodes de la journée. Un train plus tôt ou plus tard permet parfois de voyager à son aise.

Que répondez-vous aux personnes qui jugent le prix des billets trop élevé?

La mobilité a son prix, surtout quand l'offre et la qualité s'améliorent constamment. Il faut saisir les offres à prix réduit comme, par exemple, l'abonnement demi-tarif. Celui-ci ne vaut pas seulement pour le chemin de fer, mais aussi pour de nombreuses remontées mécaniques, compagnies de navigation et transports public régionaux qui acceptent le demi-tarif ou du moins accordent de sérieux rabais.

Pouvez-vous citer encore d'autres exemples de la manière de profiter des transports publics à prix réduit?

L'abonnement général est proposé à prix réduit aux couples, familles et personnes handicapées. Les pendulaires peuvent profiter des abonnements de parcours et des abonnements communautaires. L'abonnement demi-tarif peut être complété par des cartes journalières (carte journalière normale + carte supplémentaire 9 heures lu–ve). De nombreuses communes proposent la carte journalière normale à un tarif préférentiel. Pour les enfants les CFF proposent par exemple la carte pe-

Interview avec **Peter Schori**, employé CFF à la retraite, instructeur des cours pour transports publics «être et rester mobile»

tits-enfants et la carte journalière enfant à un prix extrêmement avantageux. Les transports publics lancent aussi régulièrement des actions spéciales (RailAway). Il vaut dans tous les cas la peine de s'informer (www.cff.ch, cliquer sur «Abonnements et billets»). Enfin, les grands distributeurs, banques, etc. proposent souvent des actions promotionnelles.

Que font les transports publics pour les personnes âgées et les personnes handicapées?

Un nombre croissant de véhicules des TP sont équipés des marchepieds abaissés. Des places spécialement conçues pour les personnes handicapées font aujourd'hui partie de l'équipement de base. Les CFF proposent de nombreuses prestations aux personnes handicapées, notamment pour monter dans les voitures et pour en descendre. Pour les changements de correspondances, consultez www.aide-en-gare.ch ou CFF Call Center Handicap, tél. 0800 007 102, ainsi que les informations sur les offres des transports ferroviaires et routiers accessibles aux fauteuils roulants. Les offres PubliCar des Cars postaux Suisse SA peuvent également les intéresser (www.carpostal.ch/publicar).

La brochure «Bon voyage avec les transports publics. Voyageurs avec un handicap» contient des informations détaillées intéressant les voyageurs souffrant d'un handicap. Elle peut être commandée aux CFF (mobil@sbb.ch ou tél. 0800 007 102).

Il existe des personnes qui ne recourent guère aux transports publics et qui sont désemparées lorsqu'elles doivent brusquement renoncer à leur voiture. Que leur conseillez-vous?

Il faut commencer à réduire sa dépendance de la voiture bien avant la retraite et faire plusieurs expériences avec les transports publics. On sera ainsi assez souple pour profiter de diverses manières de la mobilité. On peut aussi se faire conseiller dans les gares desservies et s'y procurer une documentation complète.

Les entreprises des TP proposent aussi des cours de mobilité en collaboration avec quelques organisations. On y apprend, par exemple, à utiliser les distributeurs automatiques de billets.

Informations sur les cours de mobilité: page 38

© photo CFF

Conseils de sécurité **pour les usagers des TP...**

→ **Ne jamais tenter de sauter** dans la voiture lorsque la porte est fermée ou commence à se fermer.

→ Après être monté dans le bus ou le tram, **prendre place immédiatement** ou se tenir solidement aux dispositifs prévus à cet effet.

→ **En voyageant debout en tram ou en bus, toujours se tenir solidement**; en train, se tenir surtout lorsque le train entre en gare ou sort de la gare.

→ Toujours **rester derrière la ligne blanche** sur les quais des gares.

... et pour les usagers de la route

→ **Toujours laisser la priorité au tram.**

→ **Dégager les voies réservées aux bus et les rails des trams.**

→ **Veiller à laisser un passage aux carrefours** (ne pas avancer quand les voitures devant sont à l'arrêt).

→ Piétons: **ne pas traverser la route devant le bus ou le tram**.

Saviez-vous que...

... les chemins de fer proposent contre un modique supplément un titre de transport urbain pour la plupart des villes suisses? Il s'agit d'une carte journalière valable dans les transports publics de la ville de destination.

... les billets de train peuvent être achetés directement sur internet (www.cff.ch)?

... la bicyclette peut être emmenée dans de nombreux transports publics (billet spécial nécessaire)?

... de nombreuses gares offrent des places de parc à prix réduit aux clients des chemins de fer? Des places gratuites sont à disposition pour les vélos. Dans les grandes localités les cyclistes peuvent même garer leur vélo à des endroits surveillés et payants.

Interview avec **Jean-Marc Thévenaz**, chef du département Sécurité routière au siège central du Touring Club Suisse (TCS), la plus grande organisation de mobilité pour l'assistance personnes et véhicules

Sûr et mobile **en voiture.**

Que signifie la voiture pour vous?

Jean-Marc Thévenaz: La voiture est pour moi un objet d'usage courant. Elle m'offre de l'indépendance et elle est à ma disposition jour et nuit. Je ne suis pas exposé au mauvais temps, je peux emmener des passagers et des bagages, je me déplace quasiment de porte à porte.

Tout cela paraît très positif. Qu'en est-il des aspects négatifs?

Le risque d'accident est permanent sur la route. Les atteintes à l'environnement, la pénible recherche de places de parc dans les villes, les bouchons de plus en plus nombreux et le coût relativement élevé à l'achat, du carburant, des assurances, des services d'entretien et de la location d'une place de parc sont d'autres inconvénients de l'automobile.

Vous parlez des coûts. Ne devrait-on pas se demander si la voiture est réellement nécessaire compte tenu des charges financières qu'elle représente?

Il ne faut jamais sous-estimer les coûts d'une automobile. Avec un kilométrage annuel de 15 000 km et en tenant compte des frais fixes et variables, la dépense dépasse rapidement 10 000 francs par an. Les systèmes car-sharing (utilisation d'une voiture par plusieurs personnes) ou Mobility (location d'une voiture en combinaison avec les transports publics www.mobility.ch) ou encore le recours occasionnel à un taxi sont d'autres alternatives.

Pour en revenir aux dangers de la route: quelles sont les causes des accidents graves?

Le plus souvent il s'agit d'une erreur humaine. Plus de la moitié des accidents mortels de la route sont la conséquence d'une vitesse inadaptée, du non-respect de la priorité, de l'inattention, de la distraction ou d'une distance insuffisante par rapport au véhicule précédent. L'incapacité de conduire est une autre cause. Elle est surtout due à la fatigue, à l'influence de médicaments, d'alcool ou de drogues, à la maladie ou aux déficiences dues à la vieillesse.

Les personnes âgées provoquent-elles plus d'accidents que les autres conducteurs?

Les chiffres absolus n'indiquent pas un risque particulier pour ce groupe d'âge. Les personnes âgées roulent moins souvent que les plus jeunes. Elles évitent les routes à trafic rapide et empruntent le plus souvent des itinéraires connus. Ce comportement a cependant aussi des inconvénients: la perte de routine au volant, la conduite sur des routes principales et secondaires, qui sont moins sûres que les autoroutes, ainsi que la baisse de la forme physique et autres déficiences font que les conductrices et conducteurs de plus de 75 ans environ font plus d'accidents par kilomètre parcouru que ceux des autres catégories d'âge.

Est-il exact qu'il existe de plus en plus de conductrices et conducteurs agressifs?

De nombreux comportements dans le trafic sont considérés comme des agressions alors qu'ils n'en sont pas en réalité. Seule une très petite minorité de personnes sont véritablement agressives. La meilleure manière de réagir est d'éviter ces individus. Il ne faut surtout pas chercher à prendre une revanche.

L'esprit de partenariat est important dans le trafic routier. Quels souhaits adressez-vous aux piétons en tant qu'automobiliste?

Les automobilistes ont souvent du mal à distinguer les piétons, en particulier au crépuscule, la nuit et par mauvais temps. Il serait donc utile que les piétons portent des habits clairs, si possible même des vêtements comportant des parties réfléchissantes. Avant de traverser la chaussée le piéton devrait faire un bref arrêt de sécurité, établir éventuellement un contact visuel avec le conducteur s'approchant et ne se lancer sur la route que lorsque les deux partenaires ont compris leurs intentions réciproques.

Vous avez sans doute aussi des souhaits à l'adresse des conducteurs de deux-roues …

La devise est la même: se rendre visible. Toujours rouler avec un éclairage par mauvais temps, au crépuscule et la nuit. Ne pas prendre de risques inutiles comme de passer un feu rouge ou d'ignorer une priorité. Avant de bifurquer à gauche, jeter un coup d'œil en arrière et ne pas oublier de faire le signe convenu. Lorsque des conducteurs de deux-roues remontent une file de voitures, ils doivent toujours être conscients du fait que les automobilistes ne peuvent pas toujours les voir en raison de l'angle mort de leur rétroviseur. Les motards, cyclomotoristes et cyclistes sont très vulnérables. Ils doivent donc être particulièrement prudents et disciplinés.

Revenons à la voiture. A quoi prenez-vous garde avant tout en achetant une nouvelle automobile?

La voiture doit avoir de grandes portes qui s'ouvrent largement. Les sièges ne doivent pas être trop profonds. Ils doivent posséder de nombreux réglages, bien soutenir le dos, offrir une bonne tenue latérale et être munis d'appuie-tête intelligents. Le conducteur doit bénéficier d'une bonne visibilité de tous les côtés. Les instruments du tableau de bord doivent être faciles à consulter et les leviers et touches disposés à portée de main. Un habitacle spacieux pour les passagers et un coffre correspondant à mes besoins, facilement accessible et largement découpé à l'arrière sont d'autres exigences. La consommation de carburant joue également un rôle. Les véhicules à propulsion hybride, donc combinant moteur à combustion et moteur électrique, consomment moins de carburant et émettent donc moins de CO_2.

Ne serait-il pas plus raisonnable d'acheter d'emblée une voiture électrique?

Ces véhicules conviennent bien aux courts déplace-

ments. Ils sont encore assez chers, mais leurs frais d'exploitation et d'entretien sont moins élevés. En revanche, la recharge de l'accumulateur dure assez longtemps et sa longévité est restreinte. Les voitures électriques ne sont pas optimales en hiver, car le chauffage des vitres et de l'habitacle réduit leur autonomie. Elles n'émettent certes pas de substances nocives, mais l'énergie électrique dont elles ont besoin doit bien être produite quelque part. Leur silence de marche est un inconvénient pour la sécurité routière, car les piétons et les cyclistes ne les entendent guère venir.

Le confort profite aussi à la sécurité routière. Votre avis à ce sujet?

Je citerai pour commencer la transmission automatique: plus besoin de changer de vitesse, donc conduite simplifiée. Parmi les autres équipements de confort il y a par exemple la climatisation, les capteurs facilitant le parcage, l'arrêt et le démarrage automatiques du moteur ou encore le navigateur.

Que pensez-vous du régulateur de vitesse?

Il peut être agréable sur les autoroutes et quand il y a peu de trafic. Ce dispositif a été perfectionné et il est aujourd'hui fréquemment combiné avec un régulateur de

la distance (ACC), si bien qu'il peut aussi être utilisé dans un trafic dense. Mais le conducteur doit rester concentré.

Comment travaille le régulateur de la distance?

Des capteurs surveillent l'espace devant la voiture. Dès que la distance par rapport à la voiture précédente tombe en dessous d'un certain minimum, la vitesse est automatiquement réduite. Si cela ne suffit pas, le dispositif émet un signal sonore. Certains modèles freinent même automatiquement la voiture. Le régulateur de la distance n'intervient pas en l'absence d'un obstacle. Dans ce cas, ce système se contente de stabiliser la vitesse.

Les voitures modernes sont équipées de l'ABS et de l'ESP. Que signifient ces abréviations?

ABS désigne le système antiblocage des freins: il empêche les roues de bloquer en cas de freinage d'urgence, si bien que la voiture continue de répondre aux mouvements du volant. Les systèmes de la dernière génération identifient même les cas d'urgence et renforcent automatiquement la force de freinage (assistant de freinage).

ESP est le sigle anglais pour programme électronique de stabilisation. Ce système aide la voiture à tenir son cap dans un virage ou lors d'une manœuvre d'évitement. Le risque de dérapage est ainsi réduit. L'ESP abaisse en cas de besoin la vitesse de chaque roue individuellement et veille à un freinage correctement dosé.
Même s'ils ne permettent pas d'ignorer les lois de la physique, ces systèmes contribuent tous les jours à éviter des accidents graves.

Le développement des systèmes d'assistance à la conduite se poursuit. Pourra-t-on un jour simplement s'assoir dans le voiture et départ?

Il est vrai que le progrès technique ne s'arrête pas. Mais plus on vieillit, plus on a de mal à s'adapter aux nouvelles techniques. Il faut se familiariser assez tôt avec les nouveaux systèmes d'assistance à la conduite. Cela dit, la technique ne remplacera jamais complètement l'homme. La sécurité routière continuera de dépendre du comportement de chaque individu. A côté d'une formation de base, il sera de plus en plus recommandé de suivre régulièrement des cours de perfectionnement. La formation continue va de soi dans la vie professionnelle et même dans de nombreux loisirs. La conduite automobile n'y échappe pas.

Informations sur les cours pour automobilistes: p. 36

Conseils de sécurité **pour les conducteurs de véhicules à moteur**

→ **Rester cool**, pardonner les erreurs des autres.

→ **Respecter** les autres usagers de la route, notamment les cyclistes et les piétons.

→ **Une plus grande attention aux enfants** qui se tiennent près la chaussée.

→ **Ne conduire que si la forme physique est bonne** (absence de fatigue, d'alcool, etc.).

→ **Se concentrer totalement sur la conduite**.

Saviez-vous que…

… les conductrices et conducteurs doivent réduire leur vitesse avant d'entrer dans un giratoire 3 et, dans le giratoire, céder la priorité aux véhicules venant de gauche (en vertu d'un arrêt du Tribunal fédéral, la priorité de gauche s'applique non seulement aux véhicules qui roulent déjà dans le giratoire 1, mais aussi à ceux qui s'apprêtent à y entrer 2)? (Image 1)

… dans le giratoire il ne faut actionner le clignotant que pour annoncer son intention de sortir du giratoire (clignotant de droite)? (Image 1)

… la priorité de droite s'applique par principe dans les zones limitées à 30 km/h? Une conduite particulièrement prudente et respectueuse s'impose à ces endroits. Les véhicules sont prioritaires par rapport aux piétons. (Image 2)

… le signal «Zone de rencontre» signifie que tous les usagers de la route peuvent utiliser l'espace dévolu à la circulation? Les véhicules sont soumis à la priorité de droite. Contrairement aux zones à 30 km/h, les piétons sont prioritaires. Ils doivent cependant éviter d'entraver inutilement la circulation des véhicules. (Image 3)

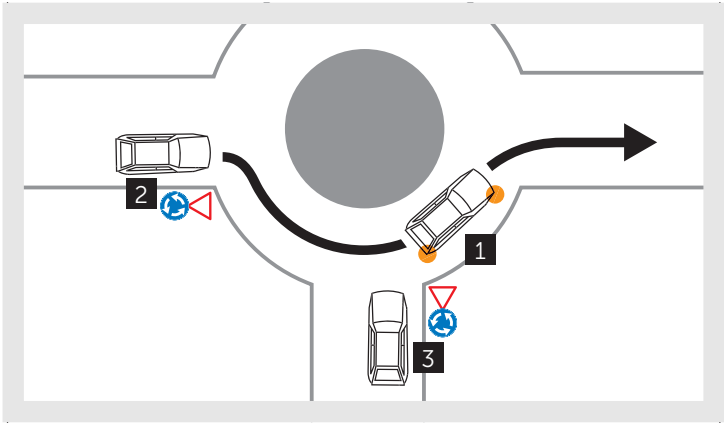


Image 1

Image 2

Image 3

Sûr et mobile **grâce à une bonne forme.**

A quelles exigences fondamentales le conducteur d'un véhicule à moteur doit-il répondre?

Karl Seiler: Les conductrices et conducteurs de toutes les catégories d'âge doivent bénéficier d'un état de santé et de compétences leur permettant de conduire un véhicule. L'aptitude à conduire en termes de santé se définit par l'état physique et mental nécessaire à la conduite d'un véhicule. Quant à la compétence de conduire, elle réunit les capacités indispensables à la conduite sûre et correcte d'un véhicule dans le trafic routier. Actuellement, par aptitude à conduire, il faut entendre l'état de santé et les capacités au niveau de la conduite dont le sujet a besoin pour effectuer un trajet dans l'immédiat.

Pourquoi les conductrices et conducteurs de plus de 70 ans doivent-ils se présenter à un contrôle médical?

Les capacités physiques et mentales des personnes de plus de 70 ans baissent lentement. De surcroît, les personnes âgées sont de plus en plus souvent en traitement médical en raison d'une ou plusieurs maladies chroniques. L'état de santé et, partant, l'aptitude à conduire peuvent en être influencés plus ou moins fortement.

Qui procède au contrôle médical obligatoire à partir de 70 ans?

Cette obligation est réglée au niveau cantonal. Le plus souvent il s'agit du médecin-généraliste de famille qui, sur mandat de l'office cantonal de la circulation, effectue le contrôle médical de l'aptitude à conduire. Cet examen fait partie du programme de formation et de perfectionnement de médecine générale interne. Le médecin de famille a la confiance des seniors, il connaît leurs faiblesses et leurs éventuelles maladies et sait apprécier correctement les exigences minimales auxquelles ils doivent répondre. En cas de détérioration de l'état de santé du conducteur, il peut réviser dans les délais utiles l'évaluation de l'aptitude à conduire.

Quels points le médecin doit-il observer lors du contrôle médical?

Ces détails sont fixés dans l'ordonnance sur l'admission à la circulation routière. Les chauffeurs professionnels doivent répondre à des critères plus sévères. Les conducteurs privés d'automobiles et de motos ne doivent pas présenter de symptômes de maladies mentales graves,

Interview avec le **Dr méd. Karl Seiler**, responsable de la formation des conseillers en conduite auprès de l'Association suisse des moniteurs de conduite, représentant des Médecins de famille suisse et de l'Association suisse des seniors (association faîtière des associations cantonales de rentiers et de seniors, des associations suisses de retraités et d'autres institutions intéressées)

de faiblesse d'esprit, de psychopathies ainsi que de troubles de la conscience et de l'équilibre. L'acuité visuelle corrigée doit être d'au moins 0,6 sur un œil et d'au moins 0,1 sur l'autre alors que le champ visuel doit atteindre au minimum 140°. Le sujet ne doit pas non plus souffrir d'un dédoublement de la vision. Des prescriptions supplémentaires s'appliquent aux personnes borgnes. De graves déformations physiques ainsi que des troubles respiratoires, circulatoires et du métabolisme empêchent également en principe l'admission à la circulation routière. Celle-ci peut néanmoins être accordée par l'office cantonal de la circulation si le véhicule est équipé de manière à permettre tout de même une conduite sûre.

Le contrôle médical obligatoire est-il réellement utile à la sécurité routière?

Le but de cet examen est d'écarter de la route les conducteurs représentant un risque d'accident. Cela n'est toutefois pas toujours possible. Un résultat médical positif ne concerne qu'une partie de l'aptitude du sujet à prendre le volant ou le guidon. Un médecin de famille conscient de ses responsabilités continuera donc d'observer le sujet quant à son aptitude à conduire même si celui-ci a réussi le contrôle médical.

Que se passe-t-il si le sujet ne répond pas aux exigences médicales?

Le médecin commencera par vérifier si cet échec est définitif ou s'il existe une possibilité de correction. Si l'aptitude médicale à conduire n'est plus donnée, le patient accepte en règle générale le résultat négatif après l'entretien avec le médecin et renonce volontairement à son permis de conduire. Il est rare que l'autorité administrative, qui décide d'un éventuel retrait du permis, soit appelée à trancher.

Vous avez mentionné la compétence de conduire au début de cette interview. Que faire pour conserver le plus longtemps possible cette compétence?

Il existe des cours facultatifs qui visent en premier lieu à rafraîchir la connaissance des règles de conduite. Les participants suivent également des exposés qui leur rappellent les principes élémentaires du trafic routier.

Les médecins de famille et moniteurs de conduite ont en outre mis en place un service de conseil spécialisé et facultatif pour les seniors aptes à conduire. Des moniteurs spécialement formés à cet effet vérifient le mode de conduite et, surtout, la sécurité du senior au volant. Ils concentrent spécialement leur attention sur les éventuelles déficiences qui peuvent être provoquées par les maladies dues à l'âge. Au cours d'un entretien avec le senior ils évoquent ensuite les moyens de compenser ces déficiences et les précautions à prendre.

Toutes les lois et ordonnances concernant la circulation routière visent à accroître la sécurité sur les routes. Voilà d'ailleurs aussi l'objectif des conductrices et conducteurs conscients de leurs responsabilités. Même si on possède son permis de conduire et si on a conduit de nombreuses années sans faire d'accident, il faut régulièrement se poser la question suivante: «Suis-je assez en forme pour conduire?»

Informations sur les cours de rappel et les conseils: page 36

Conseils de sécurité
pour les conducteurs âgés

→ Toujours évaluer objectivement son état de santé et **ses capacités de conduite**.

→ **Se maintenir en bonne forme physique et mentale** par une alimentation équilibrée, ainsi que par un mode de pensée positive.

→ **Ne pas conduire** quand on est **malade**, quand on se sent **faible et fatigué**.

→ Attention aux **médicaments**. Observer les éventuels effets secondaires.

→ **Eviter l'alcool**. Il est particulièrement dangereux en combinaison avec des médicaments.

→ **Planifier** soigneusement **les longs trajets**. **Nettoyer les verres des lunettes** avant de prendre le volant.

→ **Déclencher le téléphone mobile**.

→ **Eviter les heures de pointe** et **les routes très fréquentées**.

→ **Eviter de rouler la nuit** et par des **conditions météorologiques difficiles**.

→ **Adapter le mode de conduite** aux conditions routières et personnelles.

→ **Faire régulièrement des pauses**. Ne pas poursuivre la route en cas de troubles de la santé.

→ **Suivre des cours de perfectionnement** et si nécessaire se **faire conseiller par un spécialiste**.

Saviez-vous que…

… l'office cantonal de la circulation peut ordonner un trajet de contrôle avec un expert si des doutes persistent concernant l'aptitude à conduire?

… l'autorité compétente peut, sur proposition du médecin, réduire le délai pour l'examen médical obligatoire dès 70 ans (par exemple, ordonner un examen chaque année et non seulement tous les deux ans)?

… l'office de la circulation routière peut dans certaines conditions accorder une nouvelle autorisation de conduire sous certaines restrictions (par exemple, seulement pour certains trajets, uniquement de jour)?

… la majorité des conductrices et conducteurs rendent leur permis de conduire avant que l'autorité ne le leur impose?

Sûr et mobile **grâce au perfectionnement.**

Cours TCS pour conducteurs

Cours Premium de sécurité routière

Objectifs: appréciation réaliste de ses propres limites, développement de la sensibilité à certaines situations, amélioration du style de conduite.
Teneur: une leçon de théorie est suivie d'une partie pratique qui sert à exercer différentes manœuvres de conduite et de freinage ainsi que la conduite dans les virages. Les participants apprennent également à réagir correctement face à un obstacle surgissant brusquement et à reprendre le contrôle d'une voiture en dérapage.

Conduire aujourd'hui / Est-ce que je conduis encore correctement?

Des moniteurs de conduite expérimentés, spécialement formés et détenteurs d'un diplôme du Conseil de la sécurité routière mettent à jour les connaissances théoriques et pratiques des participants (conduite accompagnée dans la propre voiture). Ce cours est une bonne occasion de faire un bilan de ses connaissances. Il est utile non seulement aux seniors, mais aussi aux conducteurs chevronnés.

Eco-Drive

Après une leçon théorique d'introduction, les participants peuvent constater directement au volant d'une voiture à quel point leur mode de conduite influence la consommation de carburant. Leur nouvelle manière de conduire ménagera l'environnement et leur portemonnaie tout en contribuant à la sécurité routière.

Cours de conduite hivernale

Test & Training TCS et plusieurs sections du club proposent des cours spéciaux de conduite hivernale pour apprendre à freiner, à conduire dans les virages et à éviter des obstacles sur des chaussées enneigées ou verglacées. Ces cours ont lieu sur des pistes spécialement préparées en montagne.

Autres exemples de cours:

cours spéciaux pour motards

parquer correctement

technique automobile et dépannage

accidents de la circulation – conséquences juridiques

un accident – que faire?

rappels des premiers secours

massage cardiaque / défibrillateur

Informations sur les cours du TCS à l'adresse www.tcs.ch ou auprès de la section locale du TCS

Autres offres

Conseils facultatifs pour la conduite

Vérifier la compétence de conduite dans sa propre voiture: contrôle du mode de conduite, vérification systématique des déficiences qui affectent fréquemment l'aptitude à conduire des personnes âgées, conseils et exercices pour conduire sûrement, entretien concernant les précautions individuelles à prendre. Le conseiller renseigne le conducteur sur sa compétence de conduite actuelle alors que le médecin de famille lui dira si son état de santé lui permet encore de conduire une voiture en toute sécurité. Le partenariat entre le conducteur, le médecin de famille et le conseiller en conduite automobile est très utile pour la sécurité au volant des personnes âgées. Ce service de conseil a aidé de nombreux seniors à décider en toute indépendance de rendre leur permis de conduire ou de le garder.
(www.fahrberater-sfv.ch)

«Cours de vélo destinés aux familles et adultes»

Pro Velo Suisse propose des cours de vélo destinés aux familles et adultes qui permettent d'acquérir toutes les connaissances et aptitudes nécessaires pour se sentir en sécurité à bicyclette: rappel des connaissances théoriques de base, exercices pratiques sur des installations protégées, des routes à faible trafic et dans la circulation urbaine. Proposés à un prix avantageux, ces cours ont lieu dans une centaine de localités de Suisse alémanique et romande.
(www.velokurs.ch)

«Etre et rester mobile»

Les cours «Etre et rester mobile» sont proposés par diverses organisations et s'adressent aux personnes qui ne sont guère familiarisées avec les transports publics et notamment les distributeurs automatiques de billets. Les participants sont aussi informés sur les offres des transports publics. Ils discutent des problèmes que peuvent poser les déplacements à pied à un âge avancé et des solutions qui s'offrent à eux.
(www.mobilsein.ch)

«Marcher sans limite d'âge»

Lancée par l'organisation Mobilité piétonnière, la campagne «Marcher sans limite d'âge» s'adresse à des

groupes ou des organisateurs de manifestations de seniors. Cette formation peut être facilement adaptée aux conditions locales. Elle comprend notamment un exposé sur les modifications de la mobilité avec l'âge et sur les besoins et exigences des seniors. Cette intervention est suivie d'un débat sur les particularités et problèmes locaux. (www.zu-fuss.ch)

Autres organisateurs de cours à l'adresse www.vsr.ch

Sûr et mobile **grâce à l'information.**

Le TCS offre de nombreuses brochures d'informations sur la mobilité et la sécurité routière (à commander à l'adresse sro@tcs.ch). Quelques exemples:

L'autoroute (1)

Règles de conduite sur l'autoroute: entrer et sortir, dépasser, changer de voie, comportement dans les tunnels, en cas d'accident, etc.

La priorité et moi (2)

Tout sur la priorité: règles concernant les piétons et le trafic roulant, richement illustré d'exemples. Un petit test pour conclure la lecture.

Motocyclistes A1 (3)

Informations sur la formation et le perfectionnement, dangers, conseils pour la route, équipement, aspects financiers, etc., plusieurs tests et liens.

Mobilité illimitée (4)

Infoguide pour les personnes affectées d'handicaps physiques: possibilité d'équiper la voiture, voyager avec les transports publics, etc.

Si seulement j'avais su… (5)

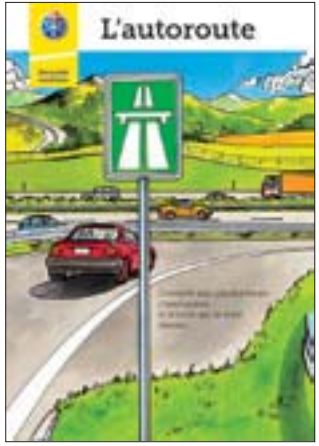
Alcool au volant: aspects de la médecine de la circulation, mesures pénales, aspects financiers et du droit des assurances, règles de comportement, etc.

Circuler dans les giratoires (6)

Manuel d'information destiné à ceux qui désirent en savoir plus sur les giratoires: le pourquoi de leur construction, les différents types, le comportement des usagers de la route et les dangers.

Autres brochures d'information: www.tcs.ch

1


L'autoroute

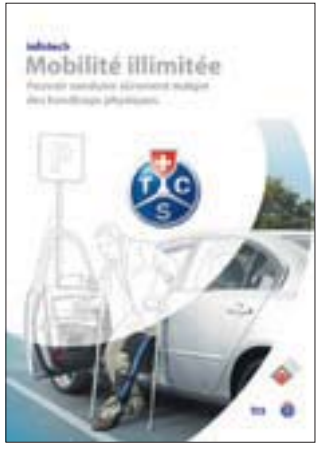
2

La priorité et moi
STOP

3

Motocyclistes A1

4


Mobilité illimitée

5

Si seulement j'avais su...

6

Circuler dans les giratoires

Sûr et mobile **grâce aux partenaires.**

Sécurité routière

www.tcs.ch

SSR CSA Schweizerischer Seniorenrat Conseil suisse des aînés Consiglio svizzero degli anziani

www.ssr-csa.ch

SVS Schweizerischer Verband für Seniorenfragen Association Suisse des Aînés (ASA) Associazione Svizzera degli Anziani (ASA)

www.seniorenfragen.ch

Médecins de famille Suisse
Association des Médecins de famille et de l'enfance Suisse

www.medecinsdefamille.ch

terz Stiftung

www.terzstiftung.ch

Fonds für Verkehrssicherheit
Fonds de sécurité routière
Fondo di sicurezza stradale

www.fvs.ch

Sécurité routière

Editeur:

Touring Club Suisse
Sécurité routière
1214 Vernier
www.tcs.ch

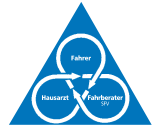
sro@tcs.ch
www.facebook.com/tcs.ch
www.twitter.com/tcs_ch
www.youtube.com/tcs

1ère édition 2012

Fonds für Verkehrssicherheit
Fonds de sécurité routière
Fondo di sicurezza stradale

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

www.mobilitepietonne.ch



www.fahrberater-sfv.ch

PRO VELO
SUISSE

www.pro-velo.ch

SBB CFF FFS

www.cff.ch

Impressum

Editeur:

Touring Club Suisse
Sécurité routière
Ch. de Blandonnet 4
Casa postale 820
1214 Vernier
www.tcs.ch

sro@tcs.ch
www.facebook.com/tcs.ch
www.twitter.com/tcs_ch
www.youtube.com/tcs

Conception graphique:
Jung von Matt/Limmat AG, Zürich

Impression:
forprinting. neidhard + schön AG

Idée et gestion du projet:

René Wittwer
TCS Sécurité routière

Groupe de projet:

Jürgen Kupferschmid
Responsable Relations publiques, terzStiftung
Peter Plüss
Moniteur de conduite, instructeur de cours TCS
Dr méd. Karl Seiler
Responsable de la formation des conseillers en conduite auprès de l'Association suisse des moniteurs de conduite, représentant des Médecins de famille suisse et de l'Association suisse des seniors
Ernst Widmer
Délégué Conseil suisse des aînés
Peter Wirz
Délégué Conseil suisse des aînés