

Zeitschrift: Magazine aide et soins à domicile : revue spécialisée de l'Association suisse des services d'aide et de soins à domicile

Herausgeber: Spitex Verband Schweiz

Band: - (2017)

Heft: 2

Rubrik: Dossier "Mobilité" : toujours en route

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: 01.06.2025

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



Toujours en route

Le quotidien du personnel des services d'aide et de soins à domicile est rythmé par les trajets. C'est pourquoi notre dossier « Mobilité » s'intéresse au confort sur la route, avec le test d'un vélo-cargo, et s'interroge sur les moyens de transports de demain avec le visionnaire de l'automobile, Frank M. Rinderknecht. Mais les soins prennent aussi la mer avec les bateaux de la mission Mercy Ships. Patrick Imhof, responsable politique pour l'Association suisse des services d'ASD, conclut ce dossier en expliquant pourquoi le temps passé sur la route par les services d'ASD devrait aussi être compris dans les indemnisations.

Des soins «on the road»

Les professionnels des services d'aide et de soins à domicile sont constamment sur les routes. Que ce soit avec leur propre voiture ou celle de l'entreprise, en vélo ou en scooter, ils parcourent chaque année un nombre impressionnant de kilomètres. Pour visualiser cette mobilité, une carte met en évidence quelques chiffres.

red. Inutile de comparer les chiffres présents sur la carte: les régions que couvrent les organisations de base prises en exemple sont bien trop différentes. Mais une chose saute aux yeux: même les plus petites organisations d'ASD parcourent énormément de kilomètres!

Et vous, combien de kilomètres effectuez-vous lors de vos tournées? Quelles aventures avez-vous vécues sur le trajet menant au prochain client? Faites-nous part de vos histoires en écrivant un mail à redaction@magazineasd.ch. Les meilleures anecdotes seront publiées de manière anonyme sur notre page Facebook!

Delémont



Bözberg-Rein



Cossonay



Haut-Valais



Légendes

- ≈ 10 ■ Véhicule de l'entreprise ■ Véhicule privé
- Collaboratrices et collaborateurs
- Voitures
- Vélos et autres deux-roues
- Kilomètres en vélo | ■ Kilomètres en voiture

Kreuzlingen



Région de Sernftal



Albula



Région de Schwyz



SCuDo



Les vélos-cargos: le g

Pratiques pour des balades familiales ou pour y charger ses achats, les vélos-cargos font petit à petit leur place en ville. Mais ces véhicules sauront-ils faire leurs preuves lors d'une tournée avec des collaboratrices et collaborateurs des services d'aide et de soins à domicile?



Monika Zihler (gauche) et Anke Schön testent le vélo-cargo Shorty.

Le vélo taillé pour le transport de marchandises existe depuis la fin du 19^e siècle et était couramment utilisé pour les services de messagerie d'alors. Mais l'avènement de l'automobile lui a subitement mis des bâtons dans les roues. Aujourd'hui, les encombrements dans le trafic, le manque de place de parc en ville et la sensibilité écologique toujours plus forte offrent une seconde vie au vélo-cargo. Cette petite reine vouée au transport peut prendre de nombreuses formes. Pour des objets ni trop encombrants ni trop lourds à transporter, le vélo se contente de deux roues. Mais trois roues s'imposent souvent pour le trans-

port de matériel. Le véhicule de notre test est quant à lui modulable et la partie arrière peut être munie d'un moteur, d'une batterie et d'un système de changement de vitesse. Il s'adapte particulièrement bien pour le service de courrier en ville, et devrait donc s'avérer idéal pour les services d'aide et de soins à domicile.

L'entreprise DoubleDutch, installée à Winterthur importe depuis 2006, des vélos-cargos hollandais. Pour les missions des services d'ASD, leur modèle Shorty CX500 présente les meilleurs atouts: seulement 30 cm plus long qu'un vélo de ville standard, il pèse à peine plus qu'un vélo électrique. Sjoerd van Rooijen, patron de DoubleDutch, est ravi de la formule courte de son vélo-cargo: «Il est maniable et les cyclistes s'y sentent aussi bien que sur un vélo normal. Dans le trafic, il est mieux visible et les automobilistes prennent les précautions nécessaires.» Le vélo ne dépasse pas en largeur l'envergure de son guidon. «Pour ceux qui estiment l'espace de stockage à l'avant du vélo trop imposant, le Shorty Flatbed offre une alternative avec un porte-bagage plus petit», explique van Rooijen.

Avec un chargement pouvant atteindre 50 kg, ces vélos-cargos ont tout intérêt à être suffisamment motorisés. Le moteur électrique de 250 Watt offre selon le modèle un couple de 65 ou même 75 Nm: «C'est autant qu'une voiture citadine des années 90 et ça permet de s'adapter à la topographie de l'Homo helveticus», plaisante le patron habitué aux dénivelées hollandaises.

De belles performances, un grand espace de rangement et une maniabilité sans faille: ce Shorty semble prometteur. Pour en être sûr, le Magazine ASD a fait tester ce vélo-cargo d'Urban Arrow muni de son grand porte-bagage à l'avant à deux collaboratrices et un collaborateur des services d'aide et de soins à domicile. Sjoerd van Rooijen a donc mis à disposition du centre Seefeld de l'organisation d'ASD de Zürich Limmat trois Shorty pendant une semaine. Sebastian Ammann et Anke Schön, tous deux ASSC, et l'infirmière Monika Zihler ont mis leurs mollets à contribution pendant leur tournée pour se forger un avis.

rand test

Monika Zihler

«Ma première impression a été: Wow! Ça va être grand et encombrant! Mais j'ai été surprise en bien car le vélo se conduit finalement facilement. Après une journée entière sur ce vélo, j'en retiens une très bonne impression. Son maniement est super, le vélo est léger et la position assise est confortable. Le passage de vitesse se fait automatiquement et sans accros ce qui permet de se mettre rapidement en route. Je m'offrirais volontiers ce modèle pour mon utilisation privée car, dans le panier avant, on y transporte un chien sans aucune difficulté. Mais pour le travail de tous les jours pour l'aide et les soins à domicile, ce dernier est presque trop grand. L'espace prévu sur les vélos électriques standards suffit à nos besoins et on y place même déjà son sac à dos si besoin. Je ne pense pas que ce soit utile de se munir uniquement de vélos-cargo. Mais s'équiper d'un Shorty en plus des vélos électriques, comme substitut à une voiture, je trouve ça bien. Selon moi, le vélo-cargo a un désavantage: il reste difficile de remonter les colonnes de voitures à l'arrêt ou alors ça demande un peu d'entraînement. Monter sur le trottoir devient aussi plus compliqué puisque l'avant du vélo est plus lourd à soulever. De plus, certaines voitures n'osent pas dépasser le Shorty, sans doute parce qu'il donne l'impression d'être plus large qu'un vélo standard. Je n'étais pas toujours à l'aise le long des routes étroites et je me sentais personnellement un peu coincée au milieu des automobilistes. Mais, sinon, le Shorty a tout d'un vélo comme les autres. Même si, au début, un peu d'adresse et de force sont nécessaires. On prend rapidement l'habitude et les possibilités d'utilisation qu'offre ce vélo sont très nombreuses. En théorie, on pourrait même transporter des patients.»

Anke Schön

«La caisse placée à l'avant est spacieuse, mais trop grande pour ce qu'on doit transporter dans le cadre de notre travail. Sauf s'il faut transporter une planche de bain ou du matériel pour incontinent. Et là, le vélo remplace carrément une voiture. Mais ce genre de cas arrive rarement. Malgré ses dimensions, le vélo-cargo se manœuvre facilement, c'en est presque surprenant. Et on éveille l'étonnement des autres usagers de la route qui n'ont pas encore l'habitude de voir ce genre de véhicule circuler. Mais les gens s'y intéressent toujours plus. Le Shorty se comporte comme un vélo quelconque, mais prendre des virages très serrés relève du défi. Sur les routes étroites, les automobilistes ne savent pas très bien comment réagir. Remonter une file de véhicules n'est pas non plus évident et peut entraîner des conflits dans le trafic et du coup allonger inutilement le temps de trajet puisqu'on n'est pas aussi habile au guidon du Shorty. Pour faire tenir le vélo sur son pied, un véritable effort doit être fourni, surtout sur du gravier ou un sol meuble. Le compartiment à l'avant s'avère très pratique puisqu'il protège son contenu de la pluie. Mais un espace plus petit, comme ce que propose le modèle «Flatbed» serait plus approprié pour les tournées du personnel d'aide et de soins à domicile. Dans tous les cas, j'ai eu beaucoup de plaisir à me balader sur ce vélo et je me laisserais aussi bien tenter pour un usage privé.»

Le vélo du test

L'Urban Arrow Shorty mesure 195 cm de long pour 63 cm de large et 110 cm de haut. Son poids à vide est de 28 kg. Le moteur de 250 W «Bosch-CX» se charge de fournir une poussée suffisante depuis l'arrière du deux-roues. Le soutien électrique peut atteindre les 25 km/h et, sans lourd chargement, tient sur une distance de 50 km sans que la batterie ne soit rechargée.

Si le vélo transporte son poids maximum, la distance est de 30 à 40 km. Recharger entièrement la batterie sur une prise à 85 W prend environ 5 heures. Le Shorty muni du compartiment à l'avant ou la version Flatbed personnalisable sont disponibles à partir de 4350 CHF.

Sebastian Ammann

«En tout, j'ai roulé pendant quatre jours avec ce vélo en cumulant presque 50 km. Lorsque j'ai vu pour la première fois le Shorty, j'ai d'abord été sceptique. Il m'a paru énorme. Visuellement, la différence avec un vélo normal est grande. Bien qu'il ne soit que de 30 cm plus long, le porte-bagage à l'avant donne l'impression qu'il est immense. Les premiers mètres en selle ont été quelque peu hésitants: ça me semblait bancal à cause de la répartition du poids inhabituelle. Mais après quelques minutes, cette impression a disparu! On est très rapidement en route, avec une vitesse de croisière approchant les 30 km/h et, même si l'on roule plus vite encore, le vélo reste parfaitement stable. J'ai placé mon sac à dos dans la grande sacoche de devant pour qu'il reste au sec par temps de pluie. L'espace est si grand qu'on peut en abuser. Une fois, je me suis même occupé de ramener pour un client des bouteilles consignées alors que je rentrais chez moi: avec le Shorty, aucun problème. Le comportement du vélo-cargo diffère un peu d'une bicyclette normale. Il faut plus anticiper les virages puisque le rayon de braquage est plus grand. Se parquer pose plus de difficultés aussi et demande un peu de pratique. Poser le Shorty sur son pied exige un peu de force. La conduite est confortable et un dispositif à l'avant indique les kilomètres parcourus, la moyenne journalière, l'état de la batterie, la vitesse et fait office de phare. La batterie dure aussi longtemps que sur un vélo électrique standard. Ce qui m'a particulièrement plu, c'est la puissance du moteur et le confort de la position assise qui rendent l'expérience de conduite en ville vraiment agréable. Pour un passager unique, le Shorty représente une véritable alternative à la voiture. Si l'on transporte peu de matériel, un vélo électrique normal suffit aussi. Mais ça me semble une bonne idée de compléter le parc de vélo par un Shorty et de proposer une autre option que la voiture.»



Sebastian Ammann apprécie avant tout le confort offert par la position assise. Photos: Guy Perrenoud

Evaluation globale



Sentiment de sécurité
Système de vitesse
Moteur performant
Stabilité
Confort
Poids du vélo



Grand rayon de braquage
Equilibre fragile du vélo sur son pied
Trop grand espace de rangement
Maniabilité
Difficulté à se hisser sur le trottoir

Vélo-cargo aussi à se partager!

carvelozgo.ch est une plateforme suisse pour le partage de vélos-cargos électriques. A Berne, Bâle, Vevey ou Saint-Gall, ces vélos électriques peuvent être loués à l'heure à différents emplacements qui sont souvent des restaurants, des bureaux de poste ou des magasins. Ces établissements sont des hôtes qui entreposent les vélos-cargos, rechargent les batteries et remettent les clefs aux clients. Après une inscription online simple et rapide, le site web indique quels véhicules sont disponibles et où les trouver. Il suffit alors de se rendre sur place pour le récupérer: une façon simple de tester un vélo-cargo et de se faire soi-même un avis!

Les organisations de base d'aide et de soins à domicile peuvent aussi mettre à disposition leurs véhicules en participant au projet en tant qu'hôte.

Plus d'informations sur: info@carvelo.ch

www.carvelo2go.ch

Laboratoires

Patients

Hôpitaux

Aide et soins
à domicile

Assureurs

Cantons

Thérapeutes

Pharmacies

Médecins

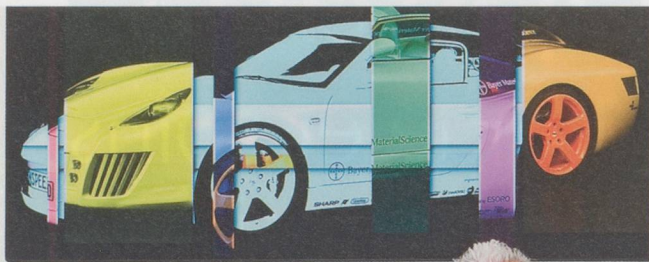
Nous sommes le trait d'union.

Le réseau MediData permet un échange efficace des informations et optimise les processus dans le domaine de la santé publique. Venez découvrir ses avantages. Nous vous les présentons sur www.medidata.ch ou à l'occasion d'un entretien personnel. Contactez-nous facilement et sans engagement sur www.medidata.ch/callback.

Pour en savoir plus www.medidata.ch

MediData

Pour une évolution saine.



L'anti-conformiste
Frank M. Rinderknecht,
le fondateur et
CEO de Rinspeed AG.



La voiture: salon roulant et futur bureau mobile

Quelle sera la mobilité de demain? Comment le personnel de l'aide et des soins à domicile prendra la route dans 20 ans? Frank M. Rinderknecht, le visionnaire du monde automobile, n'a pas toutes les réponses, mais bien quelques idées. Selon lui, l'avenir promet plus de confort sur les routes pour les services d'ASD.

Magazine ASD: Frank Rinderknecht, qu'est-ce qui nous attend dans les 20 années à venir?

Frank M. Rinderknecht: Nous allons être confrontés à des changements impressionnants, probablement bien plus rapidement que souhaité. Mais il reste difficile de prédire à quoi ces changements ressembleront. Pour les grands acteurs économiques comme Amazon, Alibaba, Tesla ou Uber, le secteur de la mobilité représentera un vrai Eldorado avec des enjeux financiers énormes. Ces grandes entreprises peuvent compter sur une clientèle nombreuse et

qu'ils connaissent bien. A cela s'ajoute leur grande expérience dans le secteur de la logistique. Si ces entreprises sont capables d'envoyer des colis dans le monde entier, pourquoi alors ne transporteraient-ils pas également des personnes?

Quel impact pour l'utilisateur de cette mobilité?

Nous vivons dans un monde de loisirs et de confort qui cherche à réduire au maximum les expériences négatives. Nous essayons donc également d'éliminer les connotations

négligées de la mobilité. De nos jours, 90 % des déplacements ne sont plus une partie de plaisir. Prendre la voiture pour aller de Zurich à Berne est une folie. La jeunesse d'aujourd'hui n'a plus de lien affectif avec la voiture. Elle fait son propre choix en combinant des prestations en matière de mobilité: covoiturage, transports publics, avion et bien d'autres. Mais cela prend du temps et de l'argent. Celui qui combine des moyens de transport doit s'adresser à différents prestataires. Acheter ses billets se mute alors en défi. Les prestataires des services de mobilité ne collaborent pas encore assez en réseau. Le tout devrait être offert par un seul interlocuteur.

Que se passera-t-il pour le transport individuel?

Nous devons nous détacher de l'idée de «posséder». Chez nous, une voiture a une durée de vie moyenne de 10,7 ans. Après tant d'années, la voiture n'est techniquement plus au goût du jour. Pour en baisser la durée de vie, il faut en augmenter l'utilisation. Nous pouvons y parvenir si nous partageons nos voitures. Et pas uniquement dans le domaine privé: il n'y a pas de raison que des entreprises entretiennent leur propre parc de voitures. Il serait plus judicieux que les véhicules restent la propriété du constructeur automobile ou d'un représentant de service après-vente. Les entreprises ne payeraient que pour leur utilisation effective. Les modèles traditionnels de propriété et possession de biens gênent le concept de la mobilité moderne. L'évolution vers une mobilité «d'utilisation» s'accélérera plus rapidement en milieu citadin qu'à la campagne. Notre vie se base sur la mobilité, nous ne pouvons pas nous en passer. Mais elle aura dorénavant d'autres valeurs-clefs.

Quelles chances donnez-vous à l'électromobilité?

Il est évident que le changement vers les énergies renouvelables s'impose. On verra si le véhicule électrique sera la solution. Pour beaucoup de gens, l'autonomie limitée des voitures électriques est un problème, malgré le fait qu'elle est amplement suffisante pour correspondre à nos habitudes de déplacement. Combattre les idées fixes n'est pas très efficace. Les constructeurs feraient mieux d'offrir plus d'autonomie. Tesla s'en tire déjà très bien en vendant des voitures électriques attrayantes qui éveillent les émotions. Avec la création d'une Community, l'homme est aussi placé au centre de la stratégie Tesla. Elon Musk veut se positionner comme le Steve Jobs II et il suscite beaucoup d'admiration.

Quelles modifications la conduite automatisée provoquera-t-elle?

Le temps passé dans la voiture deviendra du temps que nous pourrions mettre à profit. C'est un immense avantage pour les professionnels qui passent une bonne partie de leur temps sur les routes. Et cela est valable pour les col-

laborateurs des services d'aide et de soins à domicile. Les véhicules deviennent de plus en plus multifonctionnels, et serviront de salon roulant, de bureau mobile. Le personnel infirmier pourra organiser la durée des trajets imposée par les services ambulants plus efficacement. Ceci profite aux institutions comme les services d'aide et de soins à domicile, puisqu'on économise du temps et de l'argent.

Comment envisagez-vous la mobilité jusqu'au domicile? Le partage des services ne peut pas aller jusqu'à ce point.

Pour le dernier kilomètre de mes déplacements, il faut savoir combien d'individualité et de confort je souhaite. Suis-je prêt à parcourir quelques mètres à pied si le prix offert est plus avantageux? Une idée intéressante est le taxi collectif, comme il en existe par exemple en Grèce ou en Turquie. L'offre et la demande existent sur les routes, le reste est une question de temps et de coûts: soit je prends le premier taxi collectif qui passe, mais il ne s'arrêtera pas devant la porte de mon domicile; soit j'attends le troisième véhicule qui passe, qui s'arrêtera tout près de chez moi. J'aimerais approfondir cette idée et l'appliquer au transport des biens: j'ai donc un colis qui doit être envoyé de Zurich à Berne. Le temps presse. Il y a des milliers de personnes de Zurich quotidiennement en route pour Berne. Ne pourrais-je pas confier le colis à quelqu'un en participant à ses frais de voyage? Tout le monde en profiterait et il y aurait un véhicule de moins sur les routes suisses. Je peux m'imaginer de nombreux modèles de transport pour personnes et marchandises. Il faut juste connaître à fond l'offre de transport. Il faut un système, c'est-à-dire une application, qui coordonne l'offre et la demande.

Quelques données personnelles

Frank M. Rinderknecht a fondé la société Rinspeed en 1977 pendant ses études en ingénierie mécanique à l'EPFZ à Zurich. A ses débuts, Rinspeed était active dans l'importation de toits ouvrants en verre des Etats-Unis et l'adaptation de voitures pour personnes handicapées. Mais en 1979 déjà, ce visionnaire du secteur automobile présentait une nouveauté au Salon de l'auto à Genève, le premier kit de phares rectangulaires. Depuis cette première à Genève, 23 Concept Cars ont été présentés par la société Rinspeed. Lors de la conception de ces véhicules, Frank M. Rinderknecht travaille avec des partenaires suisses et étrangers. Les éléments centraux des projets sont toujours des concepts visionnaires en matière de mobilité, des propulsions innovantes et la durabilité.

Vous trouverez des informations supplémentaires sur Rinspeed et son véhicule conceptuel Oasis sur

 www.rinspeed.com



L'objectif d'Oasis n'est plus uniquement la destination, mais aussi le voyage en lui-même. Images: Rinspeed

Verrons-nous des véhicules extravagants sur les routes?

Je ne peux pas m'imaginer des véhicules volants, car les technologies actuelles ne permettent pas une transition sans accroc d'un état physique à un autre, c'est-à-dire de la conduite au vol et vice versa. Dans le cadre de ma société Rinspeed, je me suis penché d'une manière très approfondie sur la question. On ne peut pas duper la physique. Mais je peux m'imaginer – et Uber se trouve déjà dans les starting-blocks – des drones transportant des humains.

Le taxi Uber me transporte de chez moi à l'aire de stationnement des drones qui me transporte par la suite de gratte-ciel en gratte-ciel. La coordination de l'espace aérien deviendra toutefois un vrai défi si des centaines de drones fourmillent dans l'air. Et n'oublions pas les nuisances sonores! L'idée des drones transportant des humains me fascine pourtant, elle est tout à fait réaliste. L'année dernière, une société chinoise a présenté un tel drone. Mais je suppose que le transport continuera à se dérouler principalement au sol.

Le transport individuel a-t-il encore un avenir ou sommes-nous condamnés à partager?

L'un n'exclut pas l'autre. Entre les deux, il y a une grande différence: la mobilité individuelle s'oriente vers mes désirs. Le transport public par contre ignore mes besoins, je dois m'adapter à son offre. Je vois donc un large éventail de types de mobilité. Le chef des CFF, Andreas Meyer, a déjà constaté que des véhicules autopropulsés peuvent de-

venir des concurrents. Et il y voit également une chance pour son entreprise. Avec des voitures autopropulsées, on peut travailler pendant le trajet sans devoir changer de train. Mais pour des trajets de longue distance, un voyage avec le train est certainement plus rapide. Nous devons abandonner notre esprit de clocher et connecter les différents types de mobilité.

Chaque année, vous concevez un nouveau véhicule et le présentez au Salon de l'auto de Genève. Quel est le design pour cette année?

Cette année, ma société a présenté le véhicule conceptuel Oasis. Il s'agit d'un véhicule électrique ingénieux autopropulsé pour la ville et les régions environnantes. L'intérieur de cette voiture est un lieu de vie, il y a même un petit jardin derrière le pare-brise. Sièges, console et télévision créent une ambiance de salon. Le plancher est en bois véritable. Le volant peut se rabattre et se transformer en clavier ou en surface de travail. Oasis devient ainsi un bureau mobile. Il va de soi qu'Oasis est totalement connecté et livre des informations provenant de tous les réseaux sociaux en temps réel. L'assistant personnel réserve, si désiré, une table au restaurant préféré et calcule le meilleur

trajet à travers les méandres de la circulation. Oasis n'appartient à personne ou appartient à tous. Le véhicule est disponible sur les réseaux sociaux, tout le monde peut réserver une place pour un trajet. Le matin, Oasis peut accompagner une infirmière travaillant pour les services d'aide

et de soins à domicile, transporter des colis dans l'après-midi et faire le taxi pour un service de plats cuisinés le soir.

Que faire des beaux carrosses présentés à Genève?

Je crois que 90 % de notre mobilité du futur offrira avant tout du confort. Pendant mes trajets, je veux travailler ou me détendre. La voiture comme objet de désir avec un moteur bruyant devient une passion – un passe-temps. Au premier plan se positionneront l'utilité, l'efficacité et le confort des prestations en matière de mobilité. L'humanité deviendra de plus en plus mobile, car l'être humain éprouve le besoin de se déplacer, peu importe si c'est pour des raisons privées ou professionnelles. La question est: comment? Je peux m'imaginer plusieurs scénarios, avec des prestataires comme Amazon et Alibaba, offrant et coordonnant des services de mobilité. Mais nous ne savons pas exactement ce qui nous attend. Le suspense reste donc entier!

Interview Nadia Rambaldi

«La conduite automatisée profite aux institutions comme les services d'ASD, puisqu'on économise du temps et de l'argent»

CURAVIVA.CH

FACHKONGRESS ALTER 2017

DIE ALTERSPFLEGE VON MORGEN –
VORAUSSCHAUEN UND AKTIV MITGESTALTEN
19./20. SEPTEMBER 2017 · MONTREUX MUSIC
AND CONVENTION CENTRE

FRÜHBUCHER-
RABATT
bis
30. Mai 2017

CONGRÈS SPÉCIALISÉ PERSONNES ÂGÉES 2017

SOINS ET ACCOMPAGNEMENT DES PERSONNES
ÂGÉES: ANTICIPER ET AGIR
19/20 SEPTEMBRE 2017 · MONTREUX MUSIC AND
CONVENTION CENTRE

Remise pour
les inscriptions
anticipées
jusqu'au 30 mai
2017



www.congress.curaviva.ch



senesuisse



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Gesundheit BAG

HÖGG
LIFTSYSTEME

REPRÉSENTANT
SODIMED

CH-1032 ROMANEL
TÉL. 021 310 06 06

MONTE-ESCALIERS

FAUTEUILS
ÉLEVATEURS

ELÉVATEURS POUR
FAUTEUIL ROULANT

ASCENSEURS
VERTICAUX



Monté dans
2 semaines

www.hoegglift.ch

SWISS ENGINEERING +



LIVECARE



Tabourets et chaises de douche

Nizza

le plus complet

Turin

compact

Cannes

avec accoudoirs



Verona
max. 175 kg



www.livecare.ch

fabriqué en Allemagne

Livecare GmbH · Hauptstraße 4 · CH-8872 Weesen · Tel: 055 616 22 02 · Email: livecare@bluewin.ch

A domicile et toujours

Mobilité et autonomie vont de pair. Dans le canton de Vaud, depuis 2012, l'Etat mandate l'Association vaudoise d'aide et de soins à domicile (AVASAD) pour coordonner le service de transport pour les personnes à mobilité réduite. Et, pour Sacha Million, ergothérapeute au sein de ce service, la mobilité permet aussi de prendre soin de la santé du patient dans sa globalité.

Pour les personnes à mobilité réduite, rester autonome et vivre à domicile sont deux souhaits qui s'avèrent trop souvent incompatibles. Lorsque les transports publics ne sont plus accessibles et que se rendre chez son médecin relève plus du parcours du combattant que de la routine, l'autonomie du patient est mise à mal tout comme son suivi médical. Pour répondre à ce besoin, de nombreuses associations de bénévoles mettent à disposition leur temps et leur savoir-faire afin de permettre aux personnes se déplaçant difficilement de garder une certaine mobilité. Depuis 2012 dans le canton de Vaud, les services d'aide et de soins à domicile ont été mandatés, aux côtés de Pro Infirmis, pour mettre en place et coordonner le service de «Transports Mobilité Réduite» (TMR). Depuis, l'AVASAD propose ce service à toute personne le sollicitant pour des courses dites thérapeutiques, concernant les visites médicales, comme pour les courses de loisirs.

La mobilité comme premier contact

«Peu importe si la personne est déjà cliente des services d'aide et de soins à domicile ou non, ce service s'adresse à tous ceux résidant à domicile et nécessitant d'une aide pour se déplacer», explique Stephan Rauber, responsable des finances pour les services d'ASD de la Fondation de la Côte. «Une évaluation à domicile des besoins de mobilité permet de répertorier tous les besoins de mobilité du patient: Y a-t-il des escaliers pour sortir de chez lui? A-t-il besoin d'aide pour monter dans le véhicule? Sait-il facilement s'orienter? Le client reçoit à ce moment une carte de légitimation pour avoir accès à nos services et il est ainsi possible de trouver un chauffeur et un véhicule adapté parmi nos partenaires, qu'ils soient bénévoles ou professionnels. Nous nous occupons ensuite de la facturation, des échanges avec les assurances et de transmettre les informations pratiques nécessaires au chauffeur.» A la Fondation de la Côte, le service est de plus intégré à la structure «CMS + logistique santé» qui propose également des moyens auxiliaires mis à disposition, comme les appareils de biotélégilance ou du matériel spécialisé pour améliorer la mobilité. «Pour les évaluations à domicile, nous avons aussi récemment intégré l'outil RAI qui nous permet d'avoir un réel suivi. Cela nous permet donc aussi de proposer au client, si besoin, d'autres services ou soins en plus des TMR.»

La visite d'un professionnel de la santé à domicile est donc au cœur de ce service. Ergothérapeutes ou infirmières se rendent directement chez le client pour connaître au mieux ses attentes et évaluer la situation au plus juste. «Les raisons pour lesquelles les personnes ont besoin de nos services sont très variées. Il y a la personne âgée qui a du mal à se déplacer ou qui craint de tomber, le jeune avec une jambe dans le plâtre ou des personnes démentes ou souffrant de phobies sociales les empêchant d'emprunter les transports en commun», explique Sacha Million, ergothérapeute conseil pour CMS+ logistique santé. Le service de «Transports Mobilité Réduite» est régulièrement l'occasion pour lui d'entrer en contact avec des patientes et des patients qui ne sont pas connus des services d'aide et de soins à domicile. «Les difficultés de mobilité entraînent souvent d'autres besoins. Grâce à cette première prise de contact à travers les TMR et l'évaluation RAI, il nous arrive de proposer des aides de marche, des soins de base ou un service de livraison de repas, par exemple. Ou alors la discussion se tourne vers le conseil et l'information sur leurs droits, comme celui pour l'allocation pour impotent.»

rs mobile

Entretenir les loisirs

«Les TMR peuvent s'avérer être de véritables portes d'entrée pour une possible prise en charge», explique l'ergothérapeute de CMS+ logistique santé. Une des spécificités de ce service réside cependant aussi dans les courses de loisir. Si les transports du patient vers son médecin ou un spécialiste étaient déjà assurés par les associations bénévoles avant 2012, les TMR ont innové en proposant aussi les trajets pour participer, par exemple, à des dîners de famille, à des sorties ou encore pour aller faire ses courses. Le tout à moindres coûts et à l'aide d'un véhicule adapté. «L'idée est de promouvoir un maximum d'autonomie pour le client. Pour eux, rester chez soi n'est pas un choix», explique Sacha Million qui cite aussi l'exemple d'une de ses patientes pour qui les courses non thérapeutiques offrent une alternative plus que bienvenue afin de ne pas solliciter à tous les coups l'entourage et les proches pour les déplacements de tous les jours. Les courses de loisir ont pour but de favoriser aussi les activités socioculturelles des personnes à mobilité réduite afin de leur éviter un possible isolement. Les «Transports Mobilité Réduite» cherchent donc non seulement à préserver une autonomie aussi large que possible pour les personnes se déplaçant difficilement, mais aussi de promouvoir leur qualité de vie dans son ensemble.

Mais tout cela a un coût. Jusqu'à un certain montant, les assurances financent les transports thérapeutiques et les courses de loisir s'appuient, pour leur fonctionnement, sur différentes subventions. Et la facturation, les différents tarifs ainsi que les multiples partenaires peuvent rapidement devenir un casse-tête pour le client. Une lourdeur administrative que le service s'applique à minimiser en privilégiant autant que possible le contact humain et la proximité avec le client. «Une partie du travail du personnel des TMR est de simplifier la facturation pour le client et de lui expliquer son fonctionnement, détaille l'ergothérapeute du CMS de la Côte. Pour améliorer les TMR, il s'agit peut-être aujourd'hui d'en simplifier la structure afin de le rendre encore plus accessible aux personnes qui en ont besoin.» Dans ce souci constant de simplicité et d'accessibilité, les rencontres avec les bénévoles et les autres services de TMR du canton se multiplient. Ainsi, pour le client, plus aucun obstacle ne se dresse entre lui et sa mobilité!

Pierre Gummy



Les «Transports Mobilité Réduite» sont aussi disponibles pour les courses de loisir. Photo: Hugues Siegenthaler

L'infirmière Susanne Balazs au travail.

Photos: Mercy Ships



Un bateau porteur d'espoir

L'Africa Mercy de l'ONG Mercy Ships est le plus grand navire-hôpital civil du monde opérant avec 400 membres d'équipage. Année après année, chirurgiens, corps infirmier, formateurs, professionnels du bâtiment et experts en agriculture offrent leur aide et leur savoir-faire à bord comme sur la terre ferme. L'infirmière diplômée Susanne Balazs, qui travaille pour les services d'aide et de soins à domicile, a fait partie de l'équipage.

La première fois que Susanne Balazs part pour Madagascar, un cyclone se déchaîne sur l'océan indien. Mais ce n'est pas seulement la tempête qui fait rage. L'émotion est extrême quand l'infirmière se trouve devant le navire-hôpital. Ce navire procure aide, assistance médicale et services chirurgicaux aux plus démunis. L'Africa Mercy mouille fièrement dans le port de Tamatave, symbole d'espoir pour

des milliers d'habitants de toute la région. «Je suis restée ébahie devant ce navire», se rappelle l'infirmière de 51 ans. A cette époque, avant son premier engagement avec l'ONG Mercy Ships en 2015, elle ignore encore tout de la vie en mer. Mais Susanne Balazs s'y habitue très vite et, à peine son premier séjour de janvier à mars 2015 terminé, on la retrouve de nouveau sur l'Africa Mercy en novembre

de la même année. Elle se rend de nouveau à Tamatave, car le navire ne peut pas mouiller en Afrique de l'Ouest où une épidémie due au virus meurtrier Ebola fait rage. «J'ai eu le plaisir de retrouver l'équipage et les collaborateurs de l'ONG sur place. J'ai même revu quelques-uns de mes anciens patients», se souvient la Bernoise du Seeland. Au total, Susanne Balazs a travaillé quatre mois sur le navire-hôpital. Elle y est surtout responsable des traitements de suivi à la clinique ambulatoire à terre où les patients sont soignés après des interventions chirurgicales sur le navire. Elle s'occupe des contrôles de suivi, des prises de sang, du traitement des plaies. Elle effectue donc les mêmes tâches qu'elle accomplit pour les services d'aide et de soins à domicile en Suisse. Le tout bénévolement, mais avec une grande valorisation de son travail comme récompense.

Tous dans le même bateau

Les conditions de travail à Madagascar ne ressemblent en rien à celles qui régissent les soins fournis par les services d'aide et de soins à domicile sans but lucratif. Embarquant alors comme novice sur le navire, Susanne Balazs reçoit un accueil chaleureux et une introduction aux usages et aux activités quotidiennes sur place. Parler anglais et français lui est très utile: l'anglais est courant à bord alors que la population locale a souvent une culture francophone. Les premiers jours passés à bord sont passionnants: «J'ai rencontré tant de gens différents. Médecins, électriciens, cuisiniers, nettoyeurs, hôtesse, informaticiens, journalistes – ils se trouvent tous dans le même bateau. L'exploitation du navire exige un grand nombre de personnel. Tout le monde contribue au bon fonctionnement, bénévolement», explique Susanne Balazs. Déjà à l'adolescence, elle ressent un besoin irrépressible de s'engager dans l'aide au développement. Mais les obstacles sont nombreux, la bureaucratie complexe et un engagement probable uniquement sur le long terme. Quand, des années plus tard, Susanne Balazs entend parler du projet d'aide des Mercy Ships, elle n'hésite pas longtemps: «J'ai toujours souhaité offrir mes connaissances et mon savoir-faire à l'étranger. Cela m'a étonnée, mais il fallait si peu pour pouvoir travailler, grâce à l'ONG Mercy Ships, à l'étranger en tant qu'infirmière. Les gens de cette ONG organisent simplement tout». Et ils y parviennent avec beaucoup de succès: il y a même des listes d'attente pour des professionnels souhaitant travailler sur ces navires. On demande au personnel médical ayant achevé sa formation une expérience professionnelle de deux ans. Ces projets d'aide sont très populaires, car ils sont organisés de façon rapide et simple, animés par un excellent esprit d'équipe. «La vie à bord est très agréable. Il

y a un café Starbucks et de nombreux autres lieux de rencontre et de détente. L'ambiance est toujours très chaleureuse», se rappelle Susanne Balazs. Le premier jour en mer, elle fait son lit dans une cabine occupée par cinq autres membres d'équipage. Un endroit très étroit auquel elle doit s'habituer. Mais le navire offre suffisamment d'espace ailleurs.

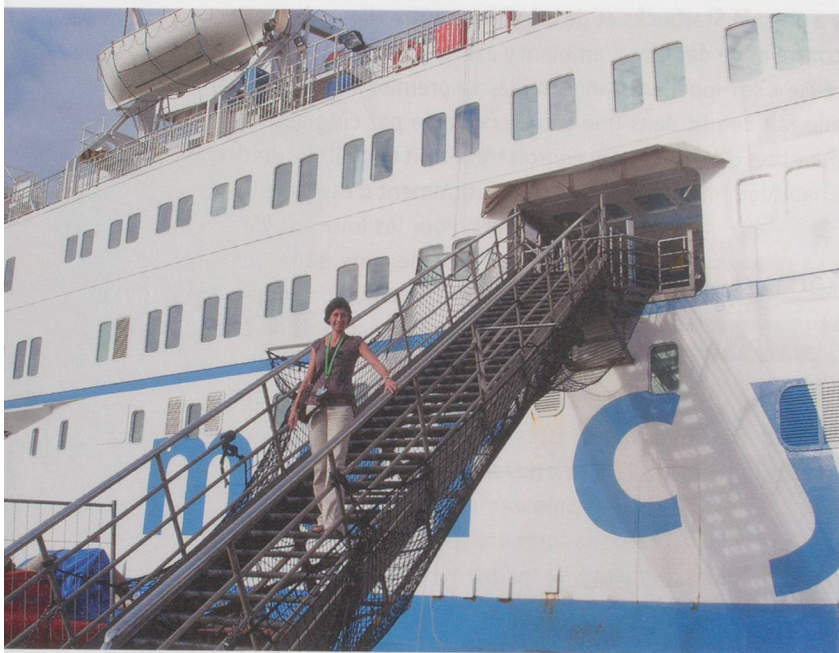
Pour les loisirs, il y a une piscine, une salle de gym et beaucoup de zones de séjour. Une connexion à Internet est bien sûr disponible pour permettre le

contact avec les proches restés en Suisse quand le mal du pays se fait sentir. La cantine du navire offre trois repas par jour. Et ceux qui veulent préparer leurs repas eux-mêmes peuvent le faire. Les loisirs après une journée de huit heures de travail sont fréquents, ce qui permet de faire connaissance avec le pays et ses habitants. Susanne Balazs se lie ainsi d'amitié avec des gens de la région et reste aujourd'hui encore en contact avec eux. Elle dit que «les relations avec les membres de l'équipage ont été marquées par une estime mutuelle. C'était toujours intéressant de savoir qui a rejoint le navire, et pourquoi.»

**«La gratitude et l'estime
des gens ont été immenses»**



La gratitude des patients sur le navire Africa Mercy se ressent jour après jour.



Un bateau immense qui apporte à beaucoup un nouvel espoir:
Susanne Balazs devant l'Africa Mercy.

L'œuvre d'entre-aide Mercy Ships

red. Mercy Ships est une œuvre d'entre-aide indépendante et chrétienne, fondée en 1978 à Lausanne. Ses navires fournissent une assistance médicale ciblée et une coopération pour le développement à long terme aux pays les plus pauvres du monde. A ces débuts, cette ONG a travaillé sur le navire de croisière transformé Anastasis, et deux navires plus petits, le M/V Caribbean Mercy et le M/V Island. L'Africa Mercy a été mis en service en 2007. Il dispose de cinq salles d'opération et 82 lits, un service de soins intensifs et une salle de réveil. L'hôpital occupe quasiment tout l'espace où étaient garés autrefois les trains de ce ferry danois, approximativement 1200 m². Un autre navire-hôpital est en construction, car deux tiers de l'humanité n'ont toujours pas un accès adéquat aux services chirurgicaux. Mercy Ships a mené à bien des missions dans plus de 35 pays. L'ONG n'offre pas seulement de l'assistance médicale gratuitement, elle finance également des rénovations ciblées d'hôpitaux et des formations initiales et continues de professionnels de la santé, de spécialistes Biomed et de responsables locaux. L'objectif est toujours d'atteindre un changement durable et positif à long terme dans les pays visités. Le siège de Mercy Ships Suisse se trouve à Lausanne avec une succursale pour la Suisse alémanique à Belp (BE).

 www.mercyships.ch

Des destins frappés de tragédies

Pendant son engagement avec les Mercy Ships, Susanne Balazs est régulièrement confrontée à des destins tragiques. Elle tient le coup grâce à la conviction qu'elle peut venir en aide même avec peu de moyens. A Madagascar, elle vit des situations que ses collègues de travail en Suisse n'ont jamais rencontrées: des tumeurs démesurées au visage qui croissent sans cesse car personne ne sait procéder à leur ablation. C'est sur ce navire que l'infirmière du Seeland fait la connaissance de Sambany. Le 3 février 2015, les chirurgiens lui ôtent au cours d'une opération qui dure 12 heures une tumeur à la mâchoire pesant 7,74 kg. Le destin de cet homme touche tous les membres de l'équipage de très près: «Sambany vivait dans la brousse et ne faisait qu'attendre la mort. Pour atteindre le port de Tamatave, plusieurs hommes l'ont porté pendant plusieurs jours. L'ONG Mercy Ships était sa dernière chance.» Susanne Balazs précise que la plupart des gens qui se rendent sur le navire se trouvent dans la même situation. «Chaque maladie cache une tragédie humaine. Il est donc très important de surmonter les barrières linguistiques et de gagner la confiance de ces patients. Tout leur paraît étrange: les toilettes, les douches, les médecins, la nourriture. Ils ne connaissent rien de tout cela et doivent trouver le courage de faire confiance à ces illustres inconnus. Mais quand on arrive à créer une relation de confiance et que l'opération est un succès, la gratitude prédomine. De recevoir cette reconnaissance et de voir comment la vie d'un patient prend un virage positif, c'est un sentiment immense, la meilleure récompense imaginable.»

De retour en Suisse, retrouver le quotidien ultramoderne du monde des soins n'est pas facile pour Susanne Balazs qui évoque l'ambiance et la collaboration exceptionnelle sur le navire: «A Madagascar, la pression de la performance est moindre, on peut prendre son temps avec les patients.» De retour, la bureaucratie ambiante lui semble soudainement étrange. «Sur l'Africa Mercy, mon travail a eu un grand impact sur les gens. En Suisse, je ne me rends pas souvent compte de l'effet de mon aide.» Aujourd'hui, Susanne Balazs travaille pour le service d'aide et de soins à domicile de Köniz. Mais, qui sait? Elle sera peut-être bientôt en route vers d'autres latitudes pour rejoindre les Mercy Ships.

Si vous vous intéressez à un engagement dans le cadre de l'ONG Mercy Ships, vous pouvez prendre contact avec Susanne Balazs à travers le siège de Mercy Ships Suisse.

Nadia Rambaldi



Patrick Imhof est responsable du domaine de la politique pour l'ASSASD. Photo: Pierre Gumy

Pas de soins sans trajet

Qu'est-ce qui différencie l'aide et les soins à domicile des prestations en EMS ou à l'hôpital? C'est le trajet qui fait toute la différence: le personnel soignant se rend au domicile du client et de la cliente, en voiture, en vélo, à pied, et parfois même en téléphérique.

Le temps que le personnel d'aide et de soins à domicile passe, de manière «improductive», pour se rendre chez un patient fait constamment débat. Un sujet d'autant plus virulent lorsqu'il s'agit de finances. Et, aujourd'hui, les finances connaissent des moments difficiles. Selon les dispositions légales sur les soins ambulatoires, c'est tout d'abord le temps passé auprès du client qui est comptabilisé. Mais, pour procurer les soins à la cliente ou au client, le professionnel des soins ne peut pas faire l'économie du trajet. Cela signifie inéluctablement que l'ensemble des coûts dus à la prestation de soin à domicile doit être pris en considération dans les indemnités, et cela englobe évidemment les frais de déplacement et les majorations pour le travail effectué de nuit ou le weekend. Ils doivent être couverts par la participation des assurances, le financement résiduel des cantons et des communes ainsi que par la participation du patient.

Pour l'Association suisse des services d'ASD et l'Office fédéral de la santé publique, la protection tarifaire s'applique à tous sans équivoque: «Les fournisseurs de prestations doivent respecter les tarifs et les prix fixés par convention ou par l'autorité compétente; ils ne peuvent exiger de rémunération plus élevée pour des prestations fournies en application de la présente loi» (Art. 44 LAMal). Mais pour

le canton de Soleure, par exemple, il en va autrement: alors que le canton reconnaît que le trajet est un prérequis fonctionnel, il souligne que «le trajet, de par sa nature, n'est ici pas lié à la prestation de soins ambulatoires» (feuille officielle du canton de Soleure de mai 2015). Dès lors, le canton laisse par principe les communes décider seules si les coûts des trajets relèvent d'une prestation d'intérêt général ou à facturer directement aux clients. Ni la Confédération, ni l'ASSASD ou les représentants des assurances n'ad-

mettent la validité de ce modèle. La loi fédérale sur l'assurance maladie le mentionne clairement: les coûts des soins qui ne sont pas pris en charge par les assurances sociales ne peuvent

«Les coûts liés au trajet doivent aussi être indemnisés»

être répercutés sur la personne assurée qu'à hauteur de 20 % au plus de la contribution maximale fixée par le Conseil fédéral, soit 15.95 francs par jour. Avec la communauté d'intérêt (CI) Financement des soins, l'Aide et soins à domicile à but non lucratif soutient le financement des coûts supplémentaires dus aux trajets et aux majorations pour le travail de nuit et du weekend. Ces frais ne doivent pas être reportés sur la facture envoyée au client.

Patrick Imhof, Responsable politique pour l'Association suisse des services d'ASD (ASSASD)