

<b>Zeitschrift:</b>	Magazine aide et soins à domicile : revue spécialisée de l'Association suisse des services d'aide et de soins à domicile
<b>Herausgeber:</b>	Spitex Verband Schweiz
<b>Band:</b>	- (2020)
<b>Heft:</b>	1
<b>Artikel:</b>	"La mobilité fait partie de l'ADN de l'ASD"
<b>Autor:</b>	Morf, Kathrin / Ochsner, Sibylle
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-928270">https://doi.org/10.5169/seals-928270</a>

### Nutzungsbedingungen

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

### Conditions d'utilisation

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

### Terms of use

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

**Download PDF:** 01.02.2026

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



L'organisation d'Aide et soins à domicile de Foppa (GR), dont fait partie Diana Lago (ici en photo), roule aussi sur la neige et la glace pour se rendre chez ses clientes et ses clients.  
Photo: Leo Wyden

## «La mobilité fait partie de l'ADN de l'ASD»

La mission de l'Aide et soins à domicile (ASD) est de prendre en charge ses clientes et clients à *domicile*. Mais ces domiciles sont répartis dans toute la Suisse, c'est pourquoi les employés de l'ASD se rendent vraiment partout, à pied, à vélo, en voiture et même en transports publics. Le thème principal «L'ASD et la mobilité» sera abordé avec une interview s'intéressant à toutes sortes de sujets liés à la mobilité, avec six histoires se rapportant à la mobilité issues des organisations de base – et avec les anecdotes touchantes et divertissantes de deux bénévoles d'un service de transport de l'ASD.

L'Aide et soins à domicile (ASD) est tous les jours sur la route pour se rendre chez ses clientes et clients, que ce soit en période de canicule dans les villes très fréquentées ou en cas de rafales de neige dans les villages de montagne. Parmi les autres secteurs des soins et de l'assistance, l'ASD se distingue aussi par sa grande mobilité. Le Magazine ASD a interviewé Sibylle Ochsner, 57 ans, directrice du service d'ASD d'Obermarch (SZ) et vice-présidente d'Aide et soins à domicile Suisse, sur le thème «L'ASD et la mobilité». Elle nous parle des obstacles liés à la mobilité tels que les embouteillages et les mauvaises conditions météorologiques, du financement des temps de déplacement – et s'aventure même à imaginer la mobilité du futur de l'ASD.

**Magazine ASD: Sibylle Ochsner, le thème de la mobilité est omniprésent au sein de l'Aide et soins à domicile (ASD). Cela se reflète déjà dans la devise nationale: l'ASD est présente «partout, pour tous». Dans des propos recueillis par le Magazine ASD, plusieurs employés de l'ASD décrivent ce devoir de se rendre partout comme étant agréable, tout en étant parfois pénible [voir Magazine ASD 5/2019]. En outre, certains représentants d'organisations de base signalent que les employés trouvent que la proportion des temps de déplacement est trop élevée par rapport à leur temps de travail total. Les recherches du Magazine ASD montrent que cette proportion varie fortement selon les zones de desserte: de 8 à 27 % [voir article p. 20]. Selon votre expérience, le fait d'être constamment sur la route est-il une fatalité ou une bénédiction?**

**Sibylle Ochsner:** La mobilité fait partie dans une certaine mesure de l'ADN de l'ASD, car le fait d'être sur la route fait partie intégrante de notre mission. La part du temps de déplacement par rapport au temps de travail total dépend naturellement de la taille et de la nature de la zone de desserte concernée. Personnellement, je n'ai encore jamais entendu quelqu'un se plaindre au sein du service d'ASD d'Obermarch que les trajets prennent trop de temps. Au contraire: lors des entretiens personnels, j'entends souvent dire que nos employés considèrent les déplacements comme étant un élément positif de leur travail, car ceux-ci leur offrent un moment de répit entre deux interventions. De plus, notre zone de desserte est magnifique et nos employés apprécient le fait d'admirer – au moins pendant la belle saison – le paysage sur le chemin du travail.

**Si certains employés de l'ASD interrogés considèrent le fait d'être constamment sur la route comme étant une fatalité, c'est avant tout à cause de la grande pression liée au temps. Une étude de l'Université de Bâle a par ailleurs démontré que le court intervalle de temps entre les interventions est un facteur de stress important au sein de l'ASD [voir Magazine ASD**



**«Le fait d'être sur la route fait partie intégrante de notre mission.»**

Sibylle Ochsner

**2/2019]. Comment les responsables des services peuvent-ils aider à faire en sorte que le temps pour les trajets ne soit pas calculé de manière trop serrée? Votre organisation d'ASD, selon le rapport annuel 2018, mise par exemple sur une équipe d'astreinte en cas de pénurie de personnel.**

En principe, nous incluons des temps de déplacement suffisamment longs dans nos plannings d'interventions. Toutefois, il est possible qu'un planning soit modifié à la dernière minute en raison par exemple d'une absence pour cause de maladie. De plus, il peut toujours arriver qu'une mission se «glisse» soudainement dans le planning existant en raison de notre obligation de prise en charge. Dans le canton de Schwytz, l'ASD à but non lucratif doit prendre en charge un nouveau client dans les 24 heures. Si le personnel soignant doit effectuer une affectation supplémentaire dans un court laps de temps, le temps calculé entre deux missions peut être court. Dans de telles situations, le planning d'interventions tente, par exemple, d'activer l'équipe mentionnée précédemment, dont les employés sont recrutés à la demande. Cependant, nous ne pouvons pas garantir que nous pourrons toujours empêcher les imprévus. En fin de compte, les employés doivent être capables de faire face aux changements impromptus, car la flexibilité, la créativité et la résistance à la pression font partie du travail au sein de l'ASD.

**Une planification adéquate des temps de déplacement est également rendue plus difficile par divers obstacles à la mobilité. Selon l'Office fédéral de la**

**statistique (OFS), le trafic routier en Suisse est en hausse constante, ce qui explique que les embouteillages soient de plus en plus fréquents. Les conditions météorologiques capricieuses comme les chutes de neige peuvent également allonger considérablement les trajets des employés. Comment peut-on éviter de tels obstacles lors de la planification des missions?**

Bien entendu, les temps de déplacement contenus dans le planning d'interventions renvoient toujours à des valeurs théoriques. Toutefois, le temps réel nécessaire est parfois plus long, ce qui entraîne une certaine confusion dans le planning d'interventions. Cela peut être dû aux caprices de la météo susmentionnés. Prendre la route, surtout en hiver, peut être stressant. Mais nous faisons tout pour contrecarrer cela. Si nous savons assez tôt qu'il y aura beaucoup de neige fraîche, nous pouvons en tenir compte dans notre planification. Nous discutons notamment de nos interventions avec les clientes et les clients qui vivent très loin. Et nous veillons à ce qu'ils aient suffisamment de matériel de soins et de médicaments à la maison pour qu'ils ne s'inquiètent pas en cas d'arrivée tardive de l'ASD. Nous pouvons donc attendre que les conditions routières soient à nouveau acceptables. Heureusement, les clientes et les clients font preuve de compréhension en cas de météo capricieuse: toute personne qui vit dans une région aussi reculée est habituée au fait que la météo a une grande influence sur sa vie quotidienne. Autre obstacle à la mobilité déjà mentionné, les embouteillages ne sont heureusement pas un trop grand problème pour nous. Les nombreux travaux de voirie constituent un défi beaucoup plus important. Jusqu'à récemment, par exemple, un chantier de construction nous faisait attendre parfois 20 minutes, dans le pire des cas. Compte tenu de tous les imprévus susceptibles d'être rencontrés durant le trajet, il est très important que toutes les personnes concernées restent calmes.

**La saison hivernale n'est pas seulement un souci pour les employés de l'ASD car elle coûte du temps: pour certaines personnes, la conduite sur la neige et la glace est tout simplement effrayante. Comment les responsables des services peuvent-ils aider leurs employés à cet égard? Dans le rapport annuel 2018 du service d'ASD d'Obermarch, il est écrit que vous proposez à la fois un cours d'installation des chaînes à neige et une formation à la sécurité routière.**

C'est exact. En collaboration avec le TCS, nous organisons régulièrement un cours facultatif à la conduite sécurisée. Les participants au dernier cours ont reçu une adhésion d'un an au TCS afin qu'ils puissent obtenir de l'aide, au cas où leur voiture privée resterait un jour bloquée. En tout cas, les participants de l'année

dernière ont fait preuve d'enthousiasme par rapport au cours et au fait qu'ils aient appris à composer avec les surfaces glacées et enneigées. Par ailleurs, nous disposons d'une voiture 4x4 que nous prévoyons d'utiliser avec précaution en cas de mauvaises conditions météorologiques. Le plus important pour nous, cependant, c'est que tous les employés transportent des chaînes à neige dans leur voiture et qu'ils sachent les installer. Car les chutes de neige soudaines ne sont pas rares dans notre zone de desserte qui s'étend jusqu'à une altitude de 1200 mètres au-dessus du niveau de la mer. C'est pourquoi nous organisons également chaque année un cours interne sur les chaînes à neige. Au final, installer les chaînes en urgence n'est pas sorcier, si vous vous êtes déjà exercé au préalable dans le calme et au sec.

**Certaines personnes peuvent avoir du mal à garder leur calme face à un autre obstacle à la mobilité: la recherche d'une place de parc. En 2013, le «St. Galler Tagblatt» rapportait que l'organisation d'ASD de Rorschach-Rorschacherberg (SG) se plaignait d'une augmentation du nombre d'amendes de stationnement. Dans cet article, les responsables exigeaient qu'il soit toléré que leurs employés garent leurs véhicules en dehors des cases de stationnement en raison de la pression du temps. Dans le canton de Bâle-Ville, une carte de stationnement destinée à l'ASD a été introduite, qui permet par exemple aux employés de se garer jusqu'à quatre heures dans certaines zones interdites de stationnement. Comment le défi de trouver une place de parc est-il vécu au sein de votre service? Aux alentours de notre siège, à Siebnen, nos employés se déplacent aussi souvent à pied, ce qui leur évite de chercher une place de parc. Mais la voiture reste clairement notre moyen de transport le plus utilisé, et tous nos employés placent une carte munie du logo de l'ASD derrière leur pare-brise. Ceci est particulièrement important lorsqu'ils se déplacent à bord d'un véhicule privé et non dans l'une de nos quatre voitures parées du logo de l'ASD. Cette carte explique probablement aussi pourquoi le service d'ASD d'Obermarch a jusqu'à présent été quasiment épargné par les amendes de stationnement. Toutefois, la carte n'est pas contraignante. C'est pourquoi j'aime l'idée d'une carte de stationnement officielle destinée à l'ASD. Ce serait certainement d'une grande aide, surtout pour les organisations d'ASD situées dans les zones urbaines. Mais je ne pense pas que l'idée soit applicable partout. C'est pourquoi l'ASD doit continuer à utiliser une communication positive pour rappeler au public l'importance pour nos employés de ne pas perdre de temps à chercher une place de parc. La plupart du temps, les gens font preuve de compréhension, car heureusement l'ASD jouit d'une haute estime auprès de la population, comme l'a montré une nouvelle fois la deuxième place qu'elle occupe dans l'Atlas du bien commun 2019.**





**L'ASD à but non lucratif occupe toutefois une position particulière en ce qui concerne le rapport entre le temps de déplacement et le temps de travail: les chiffres de l'OFS montrent que le nombre d'heures par client est deux fois moins élevé pour l'ASD à but non lucratif (50 heures) que pour les organisations d'ASD privées (116). Contrairement à de nombreux privés, l'ASD à but non lucratif prendra en charge une mission de courte durée, en dépit d'un long trajet pour s'y rendre. Ça ne vous ennuierait pas de devoir conduire 40 minutes pour 5 minutes de soins?**

Toute personne travaillant pour l'ASD à but non lucratif est consciente que des missions courtes avec de longs trajets font aussi partie de son travail, en raison de notre obligation de prise en charge. A ce propos, je souhaiterais dire qu'il ne faut pas automatiquement considérer les organisations d'ASD privées comme une concurrence indésirable. Avec le service d'ASD d'Obermarch, nous travaillons parfois en collaboration avec une organisation d'ASD régionale privée. J'ai la préoccupation que tous les prestataires de services ne se concentrent pas seulement sur leur «pré carré». Au contraire, ils devraient toujours considérer quelle est la meilleure solution pour la société dans son ensemble et, surtout, pour chaque client individuel.

**Nous avons parlé de divers aspects qui rendent la mobilité difficile. Mais n'y a-t-il pas eu aussi des évolutions qui ont facilité la mobilité ces dernières années? Par exemple, la numérisation a facilité la planification des interventions. En théorie, le personnel soignant pourrait aujourd'hui consulter le planning d'interventions depuis son téléphone avant de commencer à travailler – et s'épargner ainsi le déplacement jusqu'à l'antenne.**

En effet, la numérisation a considérablement simplifié la planification. Autrefois, nous avions l'habitude de planifier les interventions sur de grands tableaux magnétiques, ce qui ne

serait plus possible aujourd'hui en termes de quantité. La planification électronique des interventions rend le processus beaucoup plus facile. Ce printemps, le service d'ASD d'Obermarch franchira une nouvelle étape dans l'ère de la digitalisation et mettra en œuvre le projet «planification des soins sous forme entièrement électronique». Nous travaillons actuellement avec un système Kardex: les employés doivent donc collecter tous les fichiers nécessaires à l'antenne avant de commencer à travailler. A l'avenir, cela ne sera plus nécessaire. Par conséquent, certains de nos employés pourraient commencer leur tournée en partie depuis leur domicile. Cela permettrait également de gagner du temps. Dans quels cas cela a du sens, nous l'examinerons dans le cadre du projet. Ce qui est important pour moi, c'est qu'à l'ASD, nous ne sommes pas des travailleurs solitaires, mais une équipe qui se réunit à l'antenne pour des questions de coordination et d'échanges. C'est pourquoi nous ne supprimerons jamais complètement les réunions au sein de l'antenne.

**Vos collaboratrices et collaborateurs ne devront donc plus porter de Kardex sur eux à l'avenir. Autrefois, les employés de l'ASD devaient non seulement transporter ces dossiers, mais aussi beaucoup de matériel de soins. Le fait que le matériel soit maintenant souvent livré directement chez le client est probablement une autre évolution qui a fortement facilité les déplacements des employés?**

C'est vrai. Autrefois, les employés de l'ASD rangeaient par exemple des tas de protections pour l'incontinence dans leur coffre et les livraient aux clients. A cette époque, il était donc souvent impossible pour l'ASD de se déplacer à pied ou à vélo. Au sein du service d'ASD d'Obermarch, nous avons fini par externaliser l'administration et la livraison du matériel. C'est ainsi que nous avons conclu une collaboration avec un fournisseur qui organise désormais la livraison du matériel au domicile de chaque client, de A à Z. Depuis, nos employés peuvent se déplacer sans problème avec une sacoche ou un

## Biographie express

Sibylle Ochsner, 57 ans, est titulaire d'un diplôme fédéral d'économiste d'entreprise et dirige depuis 2010 le service d'Aide et soins à domicile (ASD) d'Obermarch (SZ), dont elle a été présidente durant cinq ans. Ce service d'ASD dessert les communes schwyzoises de Galgenen, Innerthal, Reichenburg, Schübelbach et Vorderthal et compte quelque 60 employés.

Depuis 2014, Sibylle Ochsner est membre du comité d'Aide et soins à domicile Suisse et œuvre, depuis juin 2019, comme vice-présidente aux côtés de Gabriele Balestra. Au sein d'Aide et soins à domicile Suisse, elle est également membre de la commission politique et du comité de pilotage du projet de révision du Manuel Finances. Sibylle Ochsner reste par ailleurs

codirectrice de «leben pflegen March SA», qui chapeaute le groupe d'établissements médico-sociaux Pöstli, à Vorderthal (SZ). Elle est déléguée du canton de Schwytz auprès de la Mobilière Suisse, membre du comité de la section TCS de Schwytz (service politique) et membre du comité de l'Alzheimer Forum Switzerland. Députée cantonale PLR à Schwytz depuis 2008, elle est actuellement membre de la commission économique de l'Etat. Mariée et mère de quatre fils désormais adultes, Sibylle Ochsner vit à Galgenen (SZ). Ses passe-temps incluent sa famille, les excursions à moto ou en VTT, la randonnée et le ski, ainsi que la politique, l'histoire, la littérature et la bonne cuisine. Pour plus d'informations: <https://sibylle-ochsner.ch/>



sac à dos. Et nous pouvons nous concentrer sur nos tâches principales: les soins et l'aide à domicile.

**Vous avez évoqué le fait que le service d'ASD d'Obermarch possède quatre voitures; la plupart des organisations d'ASD ont leur propre flotte de véhicules [voir article p. 20]. Déjà en 2009, vous disiez à la «Zürichsee-Zeitung» être satisfaite que votre organisation puisse compter sur un sponsor automobile à cet égard. Malgré son contrat de prestations, l'ASD a-t-elle besoin de sponsors pour pouvoir s'offrir ses propres voitures?**

Nous collaborons très bien avec les communes, également en ce qui concerne le financement de tout ce dont l'ASD a besoin pour son travail quotidien. Cependant, nous essayons toujours de trouver des sponsors, des membres et des donateurs afin de soulager le secteur public – et donc chaque contribuable. Et les communes remarquent ces efforts, ce qui renforce encore plus la relation de confiance que nous entretenons déjà avec elles.

**Une bonne relation avec les communes impliquées est importante. Au final, les caisses d'assurance-maladie et les clients**

**versent une contribution plafonnée quant aux coûts totaux de l'ASD. Les coûts restants sont supportés par les responsables du financement résiduel, c'est-à-dire les cantons et les communes. Cependant, certaines organisations d'ASD nous ont dit que les financeurs en question ne sont pas toujours prêts à payer sans broncher les frais de déplacement. Pour le service d'ASD d'Obermarch, le paiement du temps de trajet n'a-t-il jamais posé problème?**

Heureusement, nous n'avons eu aucun problème avec les communes jusqu'à présent. Elles nous font confiance pour travailler en tenant compte des coûts et considèrent la mobilité comme un élément du financement résiduel allant de soi. Pour s'assurer que cela reste le cas, nous organisons une réunion budgétaire annuelle avec les responsables communaux des dicastères des finances et de la santé. Lors de cette réunion, nous déterminons ce à quoi les autres responsables du financement résiduel peuvent s'attendre pour l'année suivante. Cette discussion conjointe du budget et de l'accord sur la contribution aux coûts a été convenue dans nos contrats de prestations et est la clé d'une bonne coopération. Mais je sais que certaines communes et certains cantons ne paient pas le temps de déplacement de façon systématique.

**Le canton de Soleure est intervenu sur ce sujet. Il avait réglementé le financement résiduel jusqu'en**

**2019 de telle sorte que les clients de l'ASD devaient payer une indemnité de déplacement forfaitaire à l'ASD. Un tribunal a récemment jugé que c'était illégal [voir encadré p. 18]. Le temps de déplacement fait partie des soins et ne peut donc pas être facturé en sus à un client. Vous êtes vice-présidente d'Aide et soins à domicile Suisse. Travaillez-vous également au niveau national pour que le financement des frais de déplacements soit assuré par tous les responsables du financement résiduel?**

Au sein d'Aide et soins à domicile Suisse, nous nous engageons fortement dans ce sens. Il n'est pas acceptable que le coût des trajets soit pris en compte séparément du coût des soins. Car l'ASD ne peut pas remplir sa mission sans se rendre dans les lieux les plus divers. Il est donc logique que le financement du temps de déplacement soit garanti sans autre discussion par les responsables du financement résiduel. Sans déplacements, nous ne pourrions pas nous occuper des

gens là où ils veulent habiter: chez eux. Le fait que ces personnes ne doivent pas vivre en établissement médico-social n'a pas seulement une valeur morale pour la société: d'un point de vue global, les soins prodigués à domicile sont également

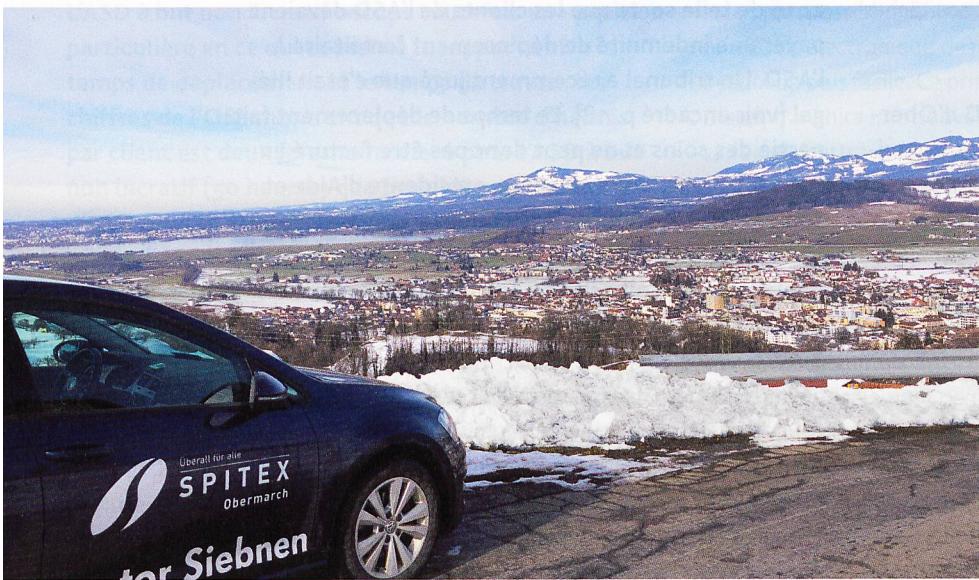
très avantageux financièrement parlant. Cela se reflète aussi dans le principe directeur «l'ambulatoire avant le stationnaire», incontesté sur le plan politique. Cependant, il est également important que l'offre ambulatoire ne soit privilégiée que dans la mesure où elle peut apporter un soutien suffisant à la personne concernée. Si ce n'est plus le cas, les offres intermédiaires ou d'hospitalisation sont une meilleure solution.

**Parlons d'un autre problème relatif au financement de la mobilité: les coûts d'entretien d'une flotte de l'ASD. Dans les sphères de l'ASD, on entend parfois dire que les employés de l'ASD provoquent en moyenne davantage de dommages à leur véhicule. Cependant, un expert en assurances a déclaré dans le Magazine ASD qu'il fallait également tenir compte des nombreux kilomètres parcourus par l'ASD. En proportion, l'ASD ne cause pas plus de dégâts de tôles froissées que les autres corps de métiers. Quel est votre point de vue?**

Notre assureur partenaire m'a également expliqué que nous sommes légèrement au-dessus de la moyenne en ce qui concerne les dommages causés à nos véhicules. Ceci est valable même en tenant compte du nombre de kilomètres parcourus. Maintenant, face à ces statistiques, il faut garder à l'esprit que notre personnel soignant roule aussi dans l'obs-

## «Le coût des trajets ne peut pas être pris en compte séparément du coût des soins.»

Sibylle Ochsner



**Le service d'ASD d'Obermarch (SZ) se rend chez ses clientes et clients par tous les temps. En chemin, les employés profitent également du paysage.**

Photo: m&d

curité et par tous les temps, et conduit simplement partout. Il peut arriver que la voiture d'un employé glisse et touche un poteau. Si l'on tient compte de ce fait, l'ASD n'a pas à craindre la comparaison avec d'autres corps de métiers.

**Jusqu'ici, nous avons surtout parlé de voitures. Mais l'ASD se déplace aussi à vélo et en scooter. La plupart du temps, seuls les avantages des deux-roues sont loués; la recherche plus facile d'une place de parc et l'évitement des embouteillages, par exemple. Mais en cas de vent ou de mauvais temps, ou encore sur de longues distances, les deux-roues ne sont-ils pas une alternative désavantageuse par rapport à la voiture?**

Je suis d'accord. Le service d'ASD d'Obermarch emploie aussi des deux-roues, soit privés, soit notre propre e-bike. Tout d'abord, ils sont utilisés par les apprentis qui n'ont pas encore de permis de conduire. Deuxièmement, tous nos employés aiment faire du vélo quand il fait beau et chaud. Par contre, s'ils doivent rouler dans le froid, sous la pluie ou la neige, la plupart d'entre eux privilégiennent la voiture. Je pense que cela est également important pour des raisons de sécurité: il n'est pas sans danger de se retrouver sur la route sur un deux-roues par basse température. Enfin, notre zone de desserte est très étendue et comprend parfois de grands dénivelés. Au vu de ces voies d'accès longues et escarpées, l'usage d'un deux-roues – contrairement à une utilisation en zone urbaine – n'a que peu de sens.

**Une autre alternative à la voiture est l'utilisation des transports publics. Par exemple, l'organisation d'ASD de la ville de Fribourg, le Réseau Santé de la Sarine, encourage la «mobilité douce» de ses employés par le biais de l'usage des bus [voir article page 25]. Les transports publics sont-ils une solution envisageable pour l'avenir de la mobilité de l'ASD?**

Cela dépend de la couverture de la région par les transports publics. Dans la zone de desserte de l'ASD d'Obermarch, les transports publics ne constituent pas une alternative réaliste. Par exemple, nos employés pourraient se rendre dans la vallée du Wägital que jusqu'à 20 heures et seulement une fois par heure au centre du village. Et il n'y a pas non plus de bus vers d'autres endroits éloignés. Si nous devions compter systématiquement sur les transports publics, nos temps de déplacement augmenteraient massivement, ce qui serait injustifiable d'un point de vue financier et en termes de personnel. La situation est complètement différente dans les

### Le cas de Soleure face aux frais de trajets

Avec la nouvelle réglementation sur le financement des soins de 2011, la Confédération a chargé les cantons d'organiser le financement des coûts résiduels relatifs aux soins. Dans le canton de Soleure, une loi correspondante est entrée en vigueur en 2019. Le gouvernement soleurois a alors décidé que les communes devaient subventionner les trajets de l'ASD à raison de 6 francs par personne et par jour. En même temps, l'ASD devait elle-même facturer aux clientes et aux clients une indemnité forfaitaire de déplacement de 6 francs par jour. Cependant, après une plainte déposée par une cliente, le Tribunal des assurances a jugé que cela n'était pas conforme à la Loi sur l'assurance-maladie. Les déplacements font partie des prestations de soins – et le coût du trajet fait donc partie des frais de soins. Par conséquent, les clients ne pouvaient pas être facturés séparément pour le déplacement. Le canton de Soleure et l'Association des communes ont accepté cette décision.

Certaines communes avaient déjà payé volontairement par le passé les frais de déplacement, comme c'est l'usage dans les autres cantons. Les communes qui ne l'ont pas fait se voient confrontées à des coûts considérables et non budgétisés pour les temps de trajets de l'ASD. Rüttenen, avec ses 1500 habitants, évalue par exemple ces coûts supplémentaires à environ 12 000 francs par an.

villes, où un tram passe par exemple toutes les quelques minutes. Je pense que les transports publics sont dans ces cas-là une alternative à la voiture à examiner. Si les financeurs de l'ASD et les financeurs des transports publics sont en outre identiques, la gratuité des abonnements annuels aux transports publics destinés à l'ASD pourrait être une alternative bon marché qui mérite d'être envisagée.

**L'e-mobilité est aussi en progression au sein de l'ASD, à l'heure de la lutte contre le changement climatique. Vous dites sur votre site internet que la circulation en Suisse devrait être renforcée en matière de respect de l'environnement. Les véhicules électriques doivent-ils devenir la règle dans toutes les organisations d'ASD?**

Je pense qu'il est absolument clair que nous devons, en tant que société toute entière, agir de manière à respecter l'environnement. L'ASD n'est bien sûr pas exempte de cela. Le service d'ASD d'Obermarch roule ainsi avec des petites voitures modernes qui consomment peu d'essence. Reste à savoir si l'e-mobilité représente l'avenir des trajets respectueux de l'environnement. Au final, des recherches sont également menées sur diverses autres technologies, telles que l'hydrogène. L'ASD doit garder à l'œil toutes les options et tenir compte du bilan écologique global de chacune d'entre elles. Certains véhicules électriques, par exemple, n'atteignent un bon bilan écologique global qu'après sept ans environ. En outre, l'utilisation d'une technologie dans une zone de desserte doit être judicieuse en termes de coûts et d'infrastructure. Concrètement, dans le cas où nous voudrions privilégier l'e-mobilité dans une région, il faudrait qu'il y ait suffisamment de stations de recharge.

**Nous n'avons parlé jusqu'ici que de l'ASD se rendant chez les clientes et les clients. Mais certaines organisations d'ASD comptent également sur les cliniques ambulatoires et donc sur la venue des clients auprès de l'ASD. S'agit-il d'une solution d'avenir permettant de gagner du temps ou est-ce en contradiction avec l'idée de base de l'ASD?**

Tout d'abord, la mission officielle de l'ASD est de soigner des clientes et clients à domicile. Le service d'ASD d'Obermarch gère cependant également une clinique ambulatoire. Nombre de clients aiment visiter notre siège. Certains profitent également de l'occasion pour faire à nouveau connaissance avec les gens. Nous pouvons rendre la clinique ambulatoire attrayante aux yeux de nos clients en soulignant qu'ils peuvent y être pris en charge dans des conditions optimales, avec notamment suffisamment d'espace et un fauteuil de traitement. Cependant, une visite à la clinique ambulatoire est toujours volontaire pour tous les clients.

**Projetons-nous vers l'avenir. En tant que membre du comité de la section TCS de Schwytz et politicienne,**

**vous vous engagez intensivement dans le développement de la mobilité. Le nombre croissant d'embouteillages coûtent de plus en plus de temps et d'argent, écrivez-vous par exemple sur votre site internet. Les statistiques fédérales montrent que l'ASD contribue à la hausse constante du trafic: de plus en plus d'employés de l'ASD se déplacent en voiture chez toujours plus de clientes et de clients. Comment éviter qu'à l'avenir, l'ASD soit constamment coincée dans les bouchons au lieu de s'occuper de ses clients?**

Tout d'abord, l'infrastructure routière en Suisse est très bonne. Toutefois, pour que cela perdure, le secteur public doit prendre des mesures lorsqu'il y a un risque de surcharge des infrastructures. Il est également important de se concentrer sur les moyens de transport appropriés dans chaque région, qu'il s'agisse du réseau routier ou des transports publics. Mais en tant qu'usagère de la route, l'ASD doit aussi s'assurer qu'elle puisse être mobile sans rencontrer de problèmes: elle doit réfléchir sur quel moyen de transport est précisément judicieux et à quel moment. A la campagne, par exemple, la voiture demeure la meilleure solution. Dans les zones urbaines, cependant, des alternatives telles que le vélo et les transports publics sont indispensables.

**Pour finir, jetons un coup d'œil à un mode de transport novateur de la mobilité du futur: les chercheurs automobiles estiment que dans dix ans les voitures autonomes devraient être répandues. Comment pensez-vous que ce type de technologie puisse changer à l'avenir la façon dont l'ASD s'assure d'être présente «partout, pour tous»?**

Bien entendu, le trafic changera massivement lorsque ces technologies atteindront la commercialisation. Et l'ASD est toujours ouverte aux innovations, à condition qu'elles apportent une plus-value. Le fait est que la législation est généralement en retard sur le développement des technologies. Par exemple, il n'y a pas eu de règles de circulation destinées aux voitures pendant longtemps. Ce n'est que lorsque les accidents sont devenus plus fréquents à certains endroits que les gens se sont mis d'accord sur le côté de la route à emprunter. L'important, c'est que nous avons besoin d'innovations – et non d'une croissance sauvage. Par conséquent, l'introduction des voitures autonomes doit être surveillée et accompagnée par le législateur. Je me réjouis néanmoins de l'arrivée de véhicules où personne n'a à s'asseoir au volant. Nos clientes et clients seraient alors soudainement mobiles jusqu'à un âge avancé. Et les employés de l'ASD pourraient se détendre et profiter de leur région durant le trajet, ou s'occuper des transmissions. Il faut se laisser surprendre!

Interview: Kathrin Morf

