



La mobilité des seniors en Belgique

Travaux de
la Coordination
des Associations
de Seniors

La CAS a pour buts la défense des intérêts des seniors dans une démarche d'éducation permanente, par la promotion et la coordination des actions des associations membres :

- l'organisation de projets communs, la concertation et la collaboration entre ses membres, l'échange d'informations et de bonnes pratiques,... ;
- la réalisation et la diffusion d'avis, soit de sa propre initiative soit à la demande du Gouvernement ou de l'un de ses membres ;
- une concertation étroite avec les organes consultatifs des aînés en Région wallonne, en Région de Bruxelles-Capitale et dans les différentes communes en Fédération Wallonie-Bruxelles ;
- la promotion auprès de l'opinion publique et particulièrement des médias d'une image positive des seniors et du vieillissement en général.

La Coordination des Associations de Seniors (CAS), est une asbl pluraliste fondée en 2004. La C.A.S. se compose de 12 membres :

- AFUTAB - Association Francophone des Universités Tous Ages de Belgique
- Aînés du CDH
- CIEP - Coordination des aînés du MOC
- C2S - Confédération des Seniors Socialistes
- Courants d'âges
- Ecolo Commission Aînés
- Enéo - Mouvement social des aînés
- Espace Seniors
- F.I.S - Fédération Indépendante des Seniors
- FGTB Seniors - Commission des pensionnés et pré pensionnés de la FGTB
- LLP - Ligue Libérale des Pensionnés
- Senoah

Depuis le 28 juin 2012, le Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles a instauré la CAS en tant que **Commission des Seniors de la Fédération Wallonie-Bruxelles.**

Les objectifs de la CAS, au travers de cette réflexion qui a été menée par la Commission Mobilité, sont de déterminer des propositions, des revendications, des interpellations aux pouvoirs publics, aux acteurs collectifs du monde associatif, ainsi qu'aux citoyens.

Pour plus de clarté quant aux destinataires des diverses revendications, voici ci-dessous une vue générale des compétences selon les différentes entités :

État fédéral

- Compétence générale sur la législation relative à la sécurité routière, aux véhicules routiers (poids et dimensions, contrôle, ...), à l'accès à la profession de transporteur, aux autorisations de transport, ...
- Tutelle sur la SNCB holding et l'aéroport national
- Régie des voies aériennes
- Pouvoir d'intervention sur les infrastructures d'intérêt national et supranational

Régions

- Définition des réseaux de transports publics urbains et ruraux (autres que la SNCB)
- Tutelle sur les sociétés publiques de transport (STIB, De Lijn, SRWT) et les ports
- Gestion des voiries principales et autoroutes
- Contrôle des services de taxis

Communes

- Gestion des voiries locales
- Pouvoir de police sur toutes les voiries
- Circulation et contrôle du stationnement

La mobilité, reflet des tensions et problématiques de notre société

La mobilité désigne la capacité des individus à se déplacer dans un espace géographique plus ou moins étendu.

Evidemment, ces déplacements varient profondément selon les distances et les causes, et l'on se gardera d'aborder dans cet ouvrage la question spécifique des déplacements touristiques (même s'il y aurait fort à dire sur les pratiques actuelles et leur impact assez douteux, aussi bien au niveau environnemental que dans les cultures et sociétés concernées par le tourisme de masse).

En tant que Commission Mobilité de la CAS, notre sujet sera celui de la mobilité des seniors en Belgique, et plus spécifiquement sur le territoire de la Fédération Wallonie-Bruxelles (FWB).

Cette mobilité est aujourd'hui une question cruciale, souvent polémique, en mutation, à l'intersection entre local et global, porteuse de plusieurs enjeux forts de société.

En effet, ces enjeux sont multiples : par cette mobilité peut se jouer l'intégration des individus dans la société, et donc l'exercice de leur citoyenneté.

L'exercice de la citoyenneté ne peut se faire que si le sujet est capable de se déplacer, de se rendre aisément d'un point A à un point B. Une mobilité limitée, voire empêchée, peut alors être le signe d'une exclusion du sujet de la société, et donc du débat démocratique.

La mobilité n'est pas subsidiaire mais fondamentale.

En ce sens, en tant qu'outil d'émancipation, la Commission Mobilité de la CAS tient à défendre et à promouvoir la mobilité.

Ce mémorandum est un outil destiné à œuvrer dans ce sens.

Cependant, face à cet aspect capital et positif de la mobilité, deux points doivent être soulignés pour ne pas tomber dans l'angélisme.

En premier lieu, la dimension environnementale de la mobilité automobile ne peut être passée sous silence. Nous avons à présent une connaissance accrue de la pollution causée par cette mobilité : pollution par les particules fines, cancérigènes, qui pose un réel problème d'habitabilité de nos villes, en particulier pour les populations plus fragiles telles que les enfants ou les seniors, mais aussi pollution plus globale, due à l'usage intensif des carburants fossiles par les transports, ce qui en fait une source importante d'émission de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, puisque les mots ne sont jamais innocents, ni neutres, il nous semble important de délimiter quelque peu cette mobilité que nous souhaitons encourager.

En effet, la mobilité, de fait inévitable de nos sociétés (hormis Alexandre le bienheureux, personne ne peut vivre sans se déplacer un minimum), semble être devenue une valeur en soi, immuablement positive.

Et comme les seniors sont très sages, nous ne pouvons que nous méfier d'un tel unanimité..!

Aussi il nous semble important de faire la distinction entre une mobilité choisie, positive, telle que décrite plus haut, et une mobilité forcée, de nature souvent économique.

En effet, dans de nombreux discours actuels, la mobilité semble être devenue la grande sœur de la flexibilité, le visage heureux (et obligatoire) d'une existence qui serait dévouée à chercher et suivre le travail, sans attaches ni histoire. Or, si l'on peut désirer déménager pour se libérer de carcans, et si cette mobilité peut être vecteur d'émancipation, on se construit aussi sur un héritage géographique et familial que l'on a légitimement le droit de ne pas vouloir quitter.

Aussi cette mobilité, reflet des tensions de notre société, doit-être être abordée avec prudence pour ne pas tomber dans la louange aveugle.

Cette légère précision effectuée, nous pouvons à présent travailler pour faire progresser la mobilité des seniors, et plus globalement de l'ensemble des citoyens.

Ce mémorandum que vous tenez entre vos mains tente ainsi de couvrir toute la diversité des problématiques que l'on rencontre sur le territoire de la FWB.

Evidemment, les problèmes (et solutions) ne seront pas les mêmes au cœur des villes et au sein des campagnes, et il ne peut du coup y avoir de solution idéale et clé en main.

Cependant, nous avons essayé de couvrir un maximum de situations, sans non plus rester trop vague dans nos propositions.

La mobilité constitue ainsi un sujet qui peut paraître subsidiaire mais se révèle vite complexe, contradictoire, voire le signe même de notre société, une société basée sur la vitesse et l'obligation de déplacement, ou plus prosaïquement sur la consommation frénétique des énergies fossiles.



I - De la mobilité des seniors

Parce qu'il est malaisé de réfléchir à la mobilité des seniors sans définir un peu ce que l'on entend par « senior », ce groupe forcément hétérogène et complexe, nous nous permettons de vous renvoyer ici vers la brochure *La Citoyenneté des Adultes Agés*, réalisée par la Commission Citoyenneté de la Coordination des Associations de Seniors, et publiée en 2015.

Cette brochure effectue un travail théorique précieux sur la notion de vieillesse, et éclaire cette période de la vie encore régulièrement caricaturée.

Ce travail théorique ne sera donc pas le nôtre ici, et nous concentrerons nos efforts sur le sujet concret de la mobilité des seniors en Belgique.

En ce qui concerne précisément cette mobilité, le stéréotype en usage est encore celui d'ânés absolument statiques, sortant finalement le moins possible de leur domicile. Le mot mobilité n'est clairement pas le premier que l'on accolerait instantanément à celui de vieillissement.

Les aînés ont du coup régulièrement l'impression de ne pas avoir réellement voix au chapitre quant à l'évolution des transports publics, de l'aménagement du territoire, etc...

Pourtant, ils représentent aujourd'hui 26,7 % de la population belge et ont aujourd'hui besoin d'une mobilité assez développée et diversifiée, que cela soit pour participer à des activités diverses, pour voyager, ou pour aider et voir des proches (famille, garde des petits-enfants...).

De fait, de même que le portrait des seniors ne saurait être monolithique, le portrait de cette mobilité ne peut évidemment non plus l'être. Les humains ne se transforment pas soudainement en un groupe gris, statique, et homogène dès qu'ils atteignent 60 ou 65 ans, ils gardent bien logiquement leurs particularités et habitudes.

Ainsi, il n'y a pas une unique mais d'innombrables mobilités des aînés, et cette diversité doit ainsi être représentée et défendue.

S'intéresser à la mobilité des seniors implique alors forcément deux axes :

- Travailler sur la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) tout en gardant à l'esprit la distinction entre seniors et PMR (même si ces deux catégories tendent à se recouper avec l'avancée en âge).
- S'intéresser de même à la mobilité globale : sur un sujet aussi vaste, qui concerne tous les âges, on ne peut détacher artificiellement la mobilité des seniors de la mobilité globale : il ne peut y avoir de revendications liées aux seniors sans revendications plus globales.

Pour illustrer à la fois la distinction entre senior et PMR, mais aussi le besoin de transversalité des âges sur le sujet de la mobilité, il est intéressant de se référer à la définition très large qui est donnée des PMR dans un document extrêmement riche réalisé par le CRR

(Centre de recherches routières) à l'initiative de Bruxelles Mobilité, le Vade-Mecum Piétons en Région de Bruxelles-Capitale :

Cahier de l'accessibilité piétonne, Directives pour l'aménagement de l'espace public accessible à tous.

Cette définition (située page 4) est la suivante :

« Une personne est à mobilité réduite lorsqu'elle est gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer.

Sont à mobilité réduite les enfants, les femmes enceintes, les aînés ainsi que les personnes :

- *utilisant une chaise roulante manuelle ou électrique ainsi que leurs éventuels accompagnants de petite taille ;*
- *poussant un landau, une poussette ou un caddie ainsi que les livreurs faisant usage d'un diable ;*
- *munis d'une valise ;*
- *se déplaçant à l'aide d'une tribune ou d'un rollator ;*
- *souffrant de problèmes d'équilibre ;*
- *se déplaçant à l'aide d'une canne ou de béquilles ;*
- *facilement fatigables (défiance cardiaque ou respiratoire, obésité...);*
- *présentant un handicap aux membres supérieurs ;*
- *encombrées (objets lourds, colis...);*
- *aveugles ou malvoyantes ;*
- *sourdes pouvant s'exprimer oralement ou utilisant la langue des signes ;*
- *malentendantes ;*
- *présentant une déficience intellectuelle ;*
- *ne maîtrisant pas la langue locale ;*
- *peu scolarisées ;*
- *facilement désorientées.*
- ...

En Belgique, environ 1/3 de la population est à mobilité réduite. Ce chiffre devrait augmenter dans les années à venir en raison notamment du vieillissement de la population. »

On le voit, la question de la mobilité et de ses problèmes récurrents dépasse amplement la simple problématique des seniors et/ou des personnes à handicap.

Avant de présenter les réflexions et revendications de la Commission Mobilité de la Coordination des Associations de Seniors, essayons de décrire brièvement la mobilité des seniors, telle qu'elle peut être constatée aujourd'hui.

Pour cela, nous pouvons nous référer au Rapport BELdam (Belgian Daily Mobility), paru en 2012 et dirigé par M. Cornelis.

Celui-ci propose un exercice statistique assez complet sur la mobilité des Belges.

En ce qui concerne les aînés, ce groupe est séparé en deux catégories : les 65-74 ans, et les 75 et plus.

On peut déjà y noter que les seniors exécutent globalement moins de déplacements que les autres âges. Le pic de mobilité concerne les 35/44 ans, tandis que les 55/64 ans se situent déjà légèrement

au-dessus de la moyenne d'immobilité nationale. Ensuite, le pourcentage d'individus immobiles augmente énormément avec l'âge.

Cette baisse de la mobilité se retrouve logiquement dans d'autres chiffres disponibles. En effet, les aînés se déplaçant encore se déplacent cependant moins que la moyenne nationale. Toutes les mobilités sont impactées (des courtes distances aux longues) et les voyages vers l'étranger (longue distance dans les 12 derniers mois) sont très rares.

Au niveau des moyens de transport, on remarque logiquement une baisse très nette de l'utilisation de la voiture chez les 75 ans et plus (plus de 60% d'entre eux ne l'utilisent absolument jamais), même si – ceci prouvant à nouveau que l'on ne peut réduire la mobilité des aînés à un cliché – près de 15% d'entre eux conduisent encore au moins 5 jours par semaine.

Logiquement, l'utilisation de la voiture diminuant, celle des transports en commun et de la marche va croissant, surtout pour des petites distances. Cette statistique démontre l'importance d'une vie de quartier/village bien développée, dans laquelle les différentes typologies de déplacement (qui correspondent à des besoins) peuvent être effectuées.

Mobilité et urbanisme

En plus des aménagements urbanistiques déjà décrits dans les revendications de ce mémorandum et concernant des situations de mobilité spécifiques (passage piétons, hauteur des quais, etc...), il est intéressant de proposer de même une réflexion rapide (ou tout au moins de lancer le débat) sur l'urbanisme en tant que conception des villes.

En effet, on ne peut que difficilement évoquer la mobilité sans parler de l'urbanisme, tant les problèmes de la première, comme ses solutions, sont régulièrement – et logiquement – liés aux formes de développement du second.

Le premier point à mettre en avant est le besoin pour les seniors de la perpétuation de quartiers intégrés et diversifiés, qui abritent à la fois des commerces, des soins, et des lieux de vie et de sociabilité.

La tendance à la spécialisation des quartiers (purement résidentiel, festif, alloués à divers types de magasins selon les marchandises...) oblige ainsi les seniors (ainsi que les autres citoyens) à une mobilité à plus longue distance, épuisante, et malheureusement souvent peu aisée.

Cette nécessité d'existence de quartiers intégrés est capitale pour le bien-vivre des seniors, des Personnes à Mobilité Réduite, mais aussi des populations économiquement fragilisées sans permis et/ou voiture.

Globalement, il semble capital de rappeler ici que la ville, si elle n'appartient pas à proprement parler à ses habitants, doit cependant être conçue pour eux.

Les politiques de ville ont parfois tendance à oublier ce facteur, privilégiant la vision d'une ville muséifiée (ou, selon les endroits, parc d'attractions bon marché), uniquement destinée aux touristes.

Cette spectacularisation des villes, dont la réalité semble parfois se dissoudre jusqu'au vertige derrière la représentation orchestrée qui en est faite, est un problème qui rejoint celui de l'hyperspécialisation précédemment évoqué.

Nulle place ici pour les habitants, ni pour les commerces autres que ceux pouvant plaire aux touristes.

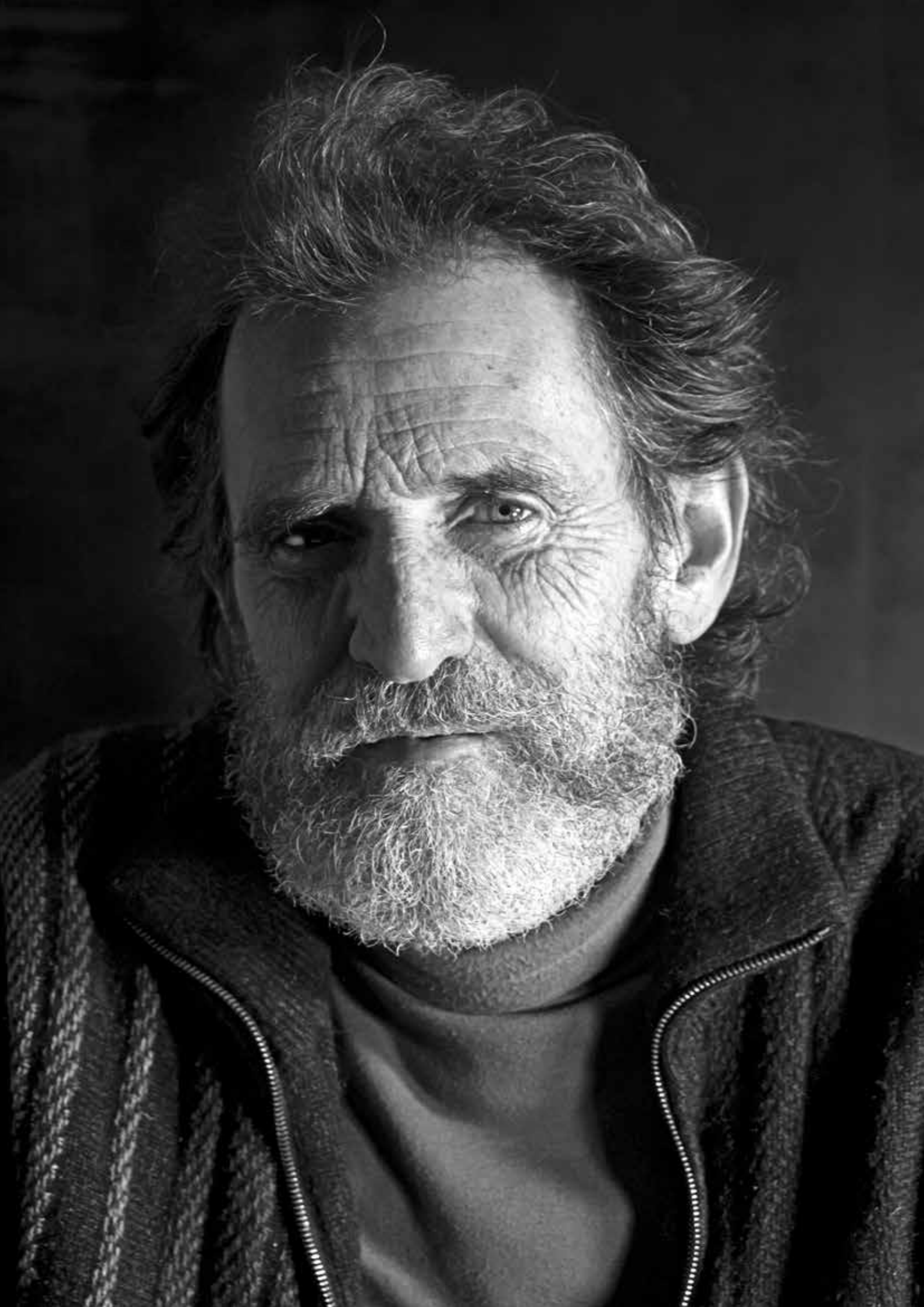
Réfléchir à la mobilité de tous amène aussi, inéluctablement, à questionner la place allouée au citoyen dans sa propre ville.

Ces typologies de mobilité sont les suivantes :

- Les mobilités de survie (santé, courses...)
- Les mobilités de liens sociaux (famille, amis, loisirs...)
- Les mobilités d'hygiène de vie (promenade à pied ou vélo, nature...)
- Les mobilités induites par les activités (projets de vie, activités diverses...)
- Les mobilités touristiques (excursions, voyages...)

Très logiquement, les plus importantes et les mieux représentées au niveau des déplacements des seniors sont les mobilités de survie, de liens sociaux, et d'hygiène de vie.

Pour accomplir ces mobilités, il faut donc une mobilité aisée, et la Commission Mobilité a développé pour cela un ensemble de revendications que nous vous présentons dans les chapitres suivants.



II - Seniors et Mobilités douces

Pour de nombreuses raisons (santé, écologie, durabilité des ressources...), les mobilités douces (marche à pied, vélo...) représentent le moyen idéal de déplacement, même s'il faut relativiser leurs possibilités de développement en campagne ainsi que pour les PMR.

Cependant, cette mobilité douce est à développer, et la Commission Mobilité a développé une réflexion en trois temps qui souligne les souhaits des aînés :

- A. Motiver/Promouvoir**
- B. Aménager**
- C. Planifier**

A. Motiver/Promouvoir

Il est en effet capital de motiver les seniors (comme l'ensemble des citoyens) et de promouvoir les mobilités douces (marche à pied, vélo - électrique ou non -...).

Au niveau de la santé, ces mobilités aident à lutter contre les maladies et la sédentarité, et sont donc positives pour tous (y compris évidemment les aînés).

Cependant, le coût des vélos électriques pour l'instant prohibitif. Il serait positif qu'une aide à l'achat soit généralisée et systématisée, à l'exemple de ce qui est fait avec Cambio, ce système de voitures partagées, qui offre l'abonnement après radiation de sa plaque d'immatriculation.

Par ailleurs, le trafic dans une ville comme Bruxelles (ou même sur une route de campagne) est en l'état trop dangereux et l'argument de la santé se heurte en milieu urbain à la présence en très grande quantité de particules fines dans l'atmosphère. Cette promotion et ce développement des mobilités douces doit ainsi aller de pair avec une diminution des mobilités polluantes.

La Commission Mobilité propose par ailleurs d'aménager (et de développer quand ceux-ci existent déjà) des parcours clairs et didactiques afin d'encourager la découverte de ces mobilités douces. Il serait de même positif d'indiquer les temps de parcours piétons / vélos, car les trajets semblent souvent plus longs qu'ils ne le sont en réalité. Il faut maintenant que la signalétique et les aménagements suivent.

Il faut de même favoriser l'intermodalité, ce qui rejoint la question de la disponibilité des transports publics : ceux-ci doivent être bien disposés dans l'espace public et desservis par des voies piétonnes / cyclables agréables. Cette intermodalité doit se réfléchir globalement, avant même d'entreprendre des travaux qui ne concerneraient qu'une des mobilités.

Joies et misères de l'intermodalité

L'intermodalité (soit l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement) est régulièrement évoquée dans cette brochure. En effet, en l'absence d'un véhicule personnel, celle-ci se révèle logiquement obligatoire.

Bien organisée, elle peut être fluide et rapide, en plus d'aider à diminuer la pression automobile... Cependant, même en organisant au mieux son déplacement (afin d'éviter les temps d'attente démesurés entre les moyens de transport), un problème majeur subsiste, qui doit être réglé au plus vite.

Le problème est le suivant : que faire quand l'un des moyens de transport (prenons l'exemple d'un train) souffre d'un retard conséquent, et que la dernière correspondance de la journée (comme un bus) est déjà partie ? Le senior se retrouve alors dans une situation très problématique, qui l'oblige à faire appel à un proche voire, si cela n'est pas possible, à devoir payer un taxi pour finir son trajet.

Serait-il possible, par exemple, d'organiser l'attente par le dernier bus des dernières lignes de train ?

La Commission Mobilité demande ainsi que les différents organes de gestion des transports (SNCB, TEC, STIB, DELIJN) se rencontrent afin de réfléchir ensemble aux solutions possibles et aux modalités de celles-ci.

Tous les gros investissements concernant l'infrastructure lourde doivent ainsi inclure les moyens de locomotion autres que la voiture. Ces investissements doivent être réfléchis comme un ensemble cohérent dès le début. On ne crée que très difficilement de l'intermodalité à posteriori...

Par ailleurs, la promotion du vélo doit s'accompagner d'une campagne de sensibilisation et de responsabilisation. En effet, au même titre que la voiture, le vélo nécessite une santé correcte pour être utilisé sans danger (pour soi ou pour les autres), et un ensemble de bonnes pratiques doit être respecté pour la sécurité de tous.

B. Aménager

Un des grands enjeux des aménagements urbanistiques à mettre en œuvre pour aider au développement des mobilités douces pour les seniors et l'ensemble des citoyens est celle de la mise à distance des nuisances : les réseaux de déplacement piéton et cycliste doivent-ils être en marge des voies de circulation automobile (et les uns des autres) ?

Doit-on arriver à une coexistence heureuse des voitures et vélos (et vélos et piétons), ou séparer drastiquement les deux ?

En plus des vélos (électriques ou non) et de la mobilité piétonne, la Commission s'interroge sur le développement de nouvelles formes de déplacement tels que les hoverboards, segways, ou autres

engins électriques actuellement en plein essor. En effet, de plus en plus de jeunes utilisent ces engins (surtout les hoverboards) sur les trottoirs, et représentent régulièrement un danger pour les piétons. La législation concernant ces nouveaux moyens de déplacement se développe donc régulièrement, et il sera intéressant de voir quels choix sont faits quant à ces derniers.

La Commission Mobilité pense qu'il n'est pas besoin de légiférer sur chaque engin, mais que l'axe de réflexion doit se bâtir autour de la notion du différentiel de vitesse. En effet, à partir du moment où deux moyens de déplacement ont des vitesses vraiment différentes, il y a danger, et il faut les séparer.

La Commission Mobilité décide que les voies de circulation des différents modes doivent ainsi être totalement séparées par vitesse moyenne de déplacement, afin à la fois de faciliter le débit de celles-ci, mais aussi de garantir à tous les citoyens une sécurité optimale.

Il faut ainsi clarifier la distinction voiture/vélo, et vélo/piéton.

Pour cela, établir des bandes de circulation propres est obligatoire.

Il faut de même harmoniser la signalétique et qu'elle soit identique sur l'ensemble du territoire afin de clarifier les informations.

Globalement, les espaces dévolus à chacun doivent être mieux identifiés, et surtout bien respectés.

Attention, les smombies sont partout !

*Depuis 1845, on pouvait lire dans un conte d'Heinrich Hoffmann intitulé « Der Struwwelpeter » (en français : Pierre l'ébouriffé ou Crasse-Tignasse) : « **Enfants, allez à travers le monde, les yeux grand ouverts, pour éviter de trébucher ou de tomber.** »*

Depuis quelques années, l'explosion des smartphones a développé une catégorie nouvelle d'utilisateurs.

Partager la route avec ce phénomène nous concerne tous et les risques de collisions sérieuses avec leurs séquelles ne sont pas à sous-estimer.

L'appellation « smombie » (contraction de smartphone et de zombie) désigne en effet tous les accrocs à ces petites merveilles technologiques aux applications les plus diverses, informatives ou ludiques mais si captivantes qu'ils en oublient le monde réel qui les entoure. Lire, écouter, rédiger en se déplaçant se généralise.

Bilan : le nombre de piétons accidentés augmente, collisions entre accrocs du smartphone, renversement d'autres piétons, dont des PMR, franchissement de carrefours, de lignes de trams, etc... Pour enrayer ce phénomène exponentiel et généralisé, dans nos villes et campagnes, certains vont même jusqu'à créer des voies réservées aux smombies (Corée) ou des balises clignotantes intégrées au sol pour tenter d'attirer leur attention à proximité d'un croisement (dans plusieurs villes d'Allemagne).

Le développement de ce comportement à risque est virulent et ne concerne pas seulement les piétons mais aussi les cyclistes, motards et automobilistes comme vient de le mettre en évidence une récente enquête de l'IBSR (juillet 2016). La même enquête confirme que toutes les classes d'âges se livrent plus ou moins à cette pratique !

Rappelons que la participation au trafic nécessite une attention constante et un respect mutuel. On prend part au trafic en se comportant de sorte qu'aucun autre usager ne soit mis en danger, entravé ou harcelé.

Face à cette situation et en attendant qu'une réglementation soit adaptée, il nous reste à redoubler de prudence et particulièrement lorsque nous croiserons des personnes marchant ou roulant tête baissée...

La question du confort et des aménagements urbanistiques à faire pour développer les mobilités douces est aussi soulevée.

En effet, les vieux pavés bombés et inégaux favorisent les chutes.

Les pavés humides sont souvent trop glissants, et il faut développer des surfaces moins lisses.

L'éclairage public doit de même être développé et bien entretenu.

Les trottoirs doivent être réservés aux piétons, sans obstacles, et doivent au minimum (à part en cas d'absolue impossibilité) permettre le croisement aisé de deux PMR (fauteuils, mères avec poussettes...) :

- Ceux-ci doivent donc faire une largeur suffisante.
- Les poteaux signalétiques ne doivent pas être situés en plein milieu.
- Les voitures ne doivent en aucun cas être stationnées sur les trottoirs.
- Les trottoirs avec marches doivent au moins inclure un passage en pente.
- Au croisement des routes et trottoirs, deux solutions sont à implémenter : il faut soit créer une pente permettant aisément la transition de l'un à l'autre soit, dans l'idéal, établir un plain-pied pour les piétons en construisant une bosse sur la voie automobile, ce qui encouragera de plus les conducteurs à ralentir.

Enfin, le développement de la signalétique pour les malvoyants et PMR doit être systématique.

La sécurisation des traversées piétonnes est un autre enjeu capital. En effet, en Belgique, durant l'année 2015, il y a encore eu 75 décès de piétons lors de ces traversées, et les premières catégories touchées sont les jeunes et les seniors.

La Commission Mobilité demande alors à ce que la durée des feux permette au moins la traversée des voies automobiles par tous les citoyens (en ce compris les PMR), sans avoir à se dépêcher ou à craindre pour leur vie.

La mise en place de chronomètres donnant le temps restant pour traverser est également une bonne chose, car ce chronomètre permet à chacun de juger de sa capacité à traverser lors de ce feu, ou d'attendre le suivant.

Si les routes à traverser sont trop larges pour assurer une traversée sûre en un unique voyage, il faut alors créer des îlots séparateurs bien protégés et assez grands pour que les citoyens puissent y attendre sans être frôlés par les voitures.

Des rétrécissements de la chaussée peuvent de même être créés au niveau des feux pour casser la vitesse des voitures et limiter ainsi le risque d'accident grave.

On peut pour plus de précisions consulter le Vade-Mecum Piétons en Région de Bruxelles-Capitale : *Cahier de l'accessibilité piétonne, Directives pour l'aménagement de l'espace public accessible à tous*. Le chapitre 7 (à partir de la page 51), *L'accessibilité de l'espace public aux PMR : analyse de thématiques spécifiques*, recoupe en effet le travail effectué par la commission pour harmoniser et rendre accessibles les transports en commun à tous, ainsi qu'améliorer la mobilité piétonne, et il augmente cette réflexion de nombre de schémas fort bien conçus.

La Commission propose par ailleurs que soient spécifiquement mises en place des zones autour des maisons de repos (MR), écoles, hôpitaux, ou cliniques, qui comprennent des trottoirs assez larges, un passage-piétons accessible, incluant un dépose-minute bien conçu.

C. Planifier

Pour un développement cohérent des mobilités douces, il est en premier lieu important d'identifier les problèmes du réseau (zones dangereuses, culs-de-sac...) et de dresser un état des lieux du réseau piéton et cycliste.

Puis il faut mettre en place un planning de travaux qui intègre les obligations et idées directrices sur base des réflexions précédentes, afin d'arriver in fine à un maillage du territoire agréable, intermodal, et sécurisé.

Les Plans de mobilité

A l'heure où les conséquences du «Papy-boom» se font de plus en plus sentir et alors que l'on parle de l'urgence d'offrir des alternatives au placement des personnes âgées, il est curieux de constater que c'est trop souvent par le seul prisme du handicap que leurs besoins sont rencontrés dans les politiques de mobilité.

Les personnes qui peuvent prétendre à la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées bénéficient en effet de quelques faveurs puisque cette carte leur tient lieu de carte de dérogation et leur permet, non seulement de stationner en zones réglementées sans avoir à payer ni à utiliser le disque de stationnement, mais aussi de disposer d'emplacements qui leur sont exclusivement réservés, pour autant bien sûr que les indécis leur en laissent la jouissance.

Mesure appréciable bien sûr, mais qui est loin de répondre aux diverses situations vécues par nos aînés.

Le concept de mobilité touche à des questionnements très divers, tant économiques, que sociaux ou environnementaux. C'est donc une réalité très complexe et il ne serait pas souhaitable que les avancées obtenues pour les uns se traduisent par un recul pour les autres. Mais cette difficulté ne doit pas nous empêcher de chercher à mettre en évidence les situations problématiques pour tenter d'y apporter des réponses acceptables. Pensons, pour ne citer qu'un exemple, à l'inexistence de la notion d'aidant proche dans les règlements actuels.

Tant en Wallonie qu'à Bruxelles, un Plan Régional de Mobilité (PRM) a été adopté par le Gouvernement Régional au terme d'un processus assez long qui s'est déroulé en plusieurs phases: analyse de la situation existante - élaboration de propositions - mise en œuvre du plan de mobilité qui constitue un cadre obligatoire que les communes doivent adapter à leur réalité locale.

Il est évident que les problématiques liées à la mobilité ne se posent pas de la même manière en Région wallonne, où les questions liées à la ruralité sont loin d'être anodines, qu'à Bruxelles, une des villes les plus congestionnées d'Europe. Afin d'assurer le suivi des mesures décidées, une Agence du stationnement a été créée en 2013 en Région bruxelloise. Les 19 communes sont tenues de lui remettre un rapport d'évaluation des actions menées tous les 2 ans.

En Wallonie, outre les plans régionaux (PRM), communaux (PCM), intercommunaux (PICM) et provinciaux de mobilité, de nombreuses initiatives de mobilité rurale alternative (en abrégé IMRA) se sont mises en place. Elles offrent des services aussi variés que la mise à disposition de minibus, le transport à la demande, l'organisation du covoiturage. Les TEC eux-mêmes ont mis en place différents services complémentaires aux lignes régulières en collaboration avec les communes, tels que les Proxibus, et récemment le Flexitec.

Ces plans de mobilité sont périodiquement soumis à révision mais, s'ils le jugent utile, tant le Gouvernement Régional que la Commune (moyennant approbation du Gouvernement Régional) peuvent modifier d'initiative leur propre plan de mobilité (notamment sous l'influence des CCCA). Autant de niveaux de pouvoir où nous pouvons agir et où la représentation des seniors doit être garantie !



III - Seniors et Transports Publics

La réflexion de la Commission Mobilité de la CAS au sujet des transports publics s'est construite autour de plusieurs grands axes de réflexion afin de circonscrire le sujet, de mettre à jour les qualités et les limites des transports publics de la Fédération Wallonie-Bruxelles, et d'établir un ensemble de revendications claires et applicables qui iront dans le sens d'un mieux-être pour tous les aînés, mais aussi pour l'ensemble de la population.

A. Question du maillage du territoire et de l'organisation du réseau :

Face à l'impossibilité d'établir une mobilité omniprésente et idéaliste (de la campagne la plus reculée au centre urbain le plus touffu), **l'aspect intermodal de l'offre** est souvent fortement mis en avant dans le développement d'une mobilité correctement répartie sur le territoire.

Si cette intermodalité est inéluctable (il ne peut en effet systématiquement y avoir une forme unique de transport nous amenant directement d'un point A à un point B), il faut cependant prendre garde à une fragmentation excessive des transports publics, les seniors ou PMR ayant logiquement plus de difficultés à gérer physiquement des correspondances multiples, et celles-ci multipliant de fait le temps de trajet.

Se déplacer en taxi social

Les taxis sociaux sont issus du décret de 2007 sous le nom « Services de transports d'intérêt général » à l'initiative de la Région Wallonne.

Tout organisme souhaitant exploiter ce genre de service doit en faire préalablement une déclaration à la DGO2 – Direction du Transport de Personnes de la Région wallonne. Cette demande, datée et signée, sera envoyée à l'administration régionale.

Rebaptisés « taxis Sociaux », ces sociétés sont des ASBL patronnées par les CPAS sous l'autorité de la Commune. Elles ont un conseil d'administration composé de gestionnaires, de mandataires élus et de membres du conseil communal.

Elles ont une comptabilité propre et du personnel spécialement formé. Certaines communes ont pu ainsi réinsérer des demandeurs d'emploi.

La capacité de chaque véhicule est de neuf personnes maximum (conducteur inclus) et où la mise à disposition pose sur chacune des places occupée et non sur le véhicule lui-même.

La destination est déterminée par le client qui accepte de partager tout ou en partie son trajet avec une tierce personne sans en percevoir un bénéfice.

Le tarif est compté :

- au kilomètre, aller-retour, du garage de l'asbl et ne peut dépasser l'indemnité kilométrique allouée aux fonctionnaires de la Région wallonne
- un forfait déterminé pour de très court trajet intra-muros à la commune.

Si un temps d'attente est nécessaire, ce dernier peut être facturé au bénéficiaire selon des critères énoncés dans les conditions générales acceptées lors de la convention de collaboration.

Ces asbl sont soumises à la déclaration de la tva, actuellement 21%

La **mise à disposition porte sur chacune des places du véhicule** et non sur le véhicule lui-même.

Toutes les communes n'offrent pas ce service aux citoyens.

Il faut s'informer auprès du CPAS de sa commune.

Tous les véhicules ne peuvent accueillir une personne en chaise.

Au niveau des tarifs, règles, et du nombre de voitures disponibles, d'énormes disparités existent entre les communes.

Qui peut faire appel au taxi social

Toute personne résidant sur l'entité et répondant à l'une des conditions suivantes :

- être âgé(e) de plus de 60 ans, sauf réglementation communale spécifique.
- être bénéficiaire du Revenu d'Intégration Sociale ou de l'aide sociale équivalente
- être bénéficiaire d'une allocation pour handicapé = être PMR léger ou accompagné
- être demandeur d'emploi (pas dans toutes les communes)
- être une personne à mobilité réduite légère. (= rarement en chaise)
- être en médiation de dette auprès d'un service de médiation agréé par la Région wallonne (voir le CPAS)

Quoi qu'il en soit un taxi social restera toujours plus onéreux que les transports en communs, mais, il offre un service personnalisé de qualité et surtout, permet à ceux qui n'ont pas de véhicule et où le TECc a supprimé ses lignes de pouvoir se déplacer et vivre dignement.

La question de l'organisation du réseau rebondit sur celle du maillage du territoire.

En effet, au centre de ces deux préoccupations se retrouvent deux enjeux majeurs :

la disponibilité du transport en commun pour le senior (et plus globalement le citoyen), et l'impossibilité d'établir une mobilité en transports en commun qui soit omniprésente et permanente.

Très logiquement, ces questions sont exacerbées lorsque l'on s'interroge sur la situation des aînés vivant à la campagne, dans des hameaux ou des habitations isolées. Les personnes habitant à la campagne sont de fait fortement délaissées et fragilisées.

La question de la mobilité rejoint ici d'autres problématiques importantes, telle que celle des lieux de vie (soins à domicile, maisons de retraite...).

Si l'on prend en compte les spécificités des différents lieux de vie (il y aura toujours plus de transports en commun dans les villes qu'au plus profond de la campagne), trois situations sont alors à distinguer :

- **Urbain** : Besoin d'une mobilité intense avec un fort maillage.
- **Semi-Urbain** : Besoin d'une mobilité répartie tout au long de la journée, à une fréquence convenable, correspondant à la vie sociale et aux horaires publics.

- **Ruralité** : En plus de lignes de bus desservant les grands axes, il faut un développement de systèmes de ramassages pour seniors, Taxi social, Proxitec... afin de favoriser une intermodalité raisonnée qui permette à tous de se déplacer à prix modique.

Cependant, la Commission Mobilité veut dépasser les notes d'intention et réfléchit donc à un modèle qui puisse être appliqué sans ambiguïté pour une organisation optimale du réseau de transports publics.

Nous nous sommes notamment intéressés au décret « Basismobilité » voté en avril 2001 par le Parlement flamand (Moniteur Belge du 21 août 2001).

Après de nombreuses discussions, le critère retenu est le suivant : distance habitation/arrêt. Et la distance maximale entre l'habitation et l'arrêt est établie à 1 km.

Afin que ces arrêts ne soient pas des coques vides, la Commission définit alors une fréquence minimale de passage à l'arrêt.

Cette fréquence sera bien sûr liée à la densité, et nous touchons là le sujet de l'aménagement du territoire, mais il s'agit de définir un nombre minimal de voyages par jour, sur les 7 jours de la semaine.

Après débat, le nombre de 3 voyages (services allers-retours) s'impose. En effet, il s'agit de pouvoir faire un voyage le matin et d'être rentré à midi, la même chose l'après-midi, ou de pouvoir prendre la journée entière s'il le faut.

La Commission Mobilité de la CAS exige donc :

- Que la distance maximale entre une habitation et l'arrêt le plus proche s'élève à 1 kilomètre.
- Que cet arrêt soit desservi par 3 voyages aller-retour par jour, 7 jours sur 7.

B. Prix et organisation des tarifs :

La Commission Mobilité constate que les avantages financiers mis en place pour aider à la mobilité des seniors se voient lentement remis en question, voire annulés, et que les plus précaires d'entre eux ont désormais du mal à pouvoir se déplacer régulièrement, notamment pour aller voir leurs familles.

► SNCB :

Le tarif senior est le suivant : 6 € pour tout voyage aller/retour le même jour, après 9h en semaine, toute la journée le week-end, et pas en application les samedis et dimanches du 09 juillet au 21 août inclus (pour l'année 2016).

L'âge indiqué pour bénéficier de ce tarif est celui de 65 ans ou plus.

La Commission Mobilité considère que ces restrictions (heure et calendrier) relèvent d'une logique absurde. En effet, cela sous-entend que les seniors n'ont jamais aucune obligation réelle et peuvent ainsi choisir exactement quand se déplacer, ou quand se priver de déplacement. Or, les aînés ont aussi des activités

diverses (rencontres, associatif, famille, examens médicaux...) avant 9h, ou pendant les week-ends estivaux. Leur vie ne s'arrête pas soudainement pour qu'ils puissent dignement laisser la place aux jeunes, aux navetteurs, et aux vacanciers.

Pour une mobilité des aînés (notamment des plus précarisés), il est donc capital de supprimer ces restrictions (même si la logique reste de ne pas surcharger les trains aux heures de pointe, en-dehors d'une obligation, cette surcharge n'étant agréable pour personne).

Après débats et réflexions, la Commission Mobilité de la CAS décide de défendre les deux points suivants :

- Saluer l'aspect démocratique de ce tarif senior, le protéger, et mieux le promouvoir.
- En supprimer les restrictions d'heure et de calendrier.

► STIB/TEC/De Lijn :

En 2016 :

Le tarif senior STIB est le suivant : 60 € d'abonnement annuel pour un nombre illimité de voyages.

Le tarif senior TEC est le suivant : 36 € d'abonnement annuel pour un nombre illimité de voyages.

Le tarif senior De Lijn est le suivant : 50 € d'abonnement annuel pour un nombre illimité de voyages.

L'âge indiqué pour bénéficier de ces tarifs est celui de 65 ans ou plus.

Nombreux sont les aînés qui doivent voyager dans les trois régions du pays, et se retrouvent ainsi obligés de payer trois abonnements différents et finalement assez coûteux.

La Commission Mobilité de la CAS exige donc :

- Un abonnement unique STIB/TEC/De Lijn avec un tarif unifié de 30 €.
- Une carte unique (ce point devrait être résolu avec le développement de la carte MOBIB)

Il faut développer une meilleure représentation des TEC et de De Lijn, afin de simplifier les démarches des aînés et de tous ceux qui nécessitent des informations ou billets.

Se déplacer grâce à sa mutuelle.

La première question qui se pose lorsqu'il nous arrive un souci important de santé, telle une opération chirurgicale, la découverte d'une pathologie lourde est : « comment aller aux soins dans les centres spécialisés si je n'ai pas de véhicule propre, ou si je ne suis pas ou plus en mesure de conduire ? »

Les enfants sont au travail, les voisins vivent leur vie. Comment faire ?

Le but ici n'est pas de mettre en évidence l'un ou l'autre de ces organismes ou services, mais de vous inviter à

vous adresser à elles et vous aider à vous y retrouver rapidement en cas de nécessité.

Le plus important est de mettre dans vos documents le numéro d'appel de votre mutuelle sur la feuille de vos étiquettes près de votre carte d'identité. Ainsi, quoi qu'il arrive, accident ou obligation d'un transport vous aurez facilement accès au « Comment faire si..... »

Pour trouver l'information, deux cas de figure :

Vous êtes Informatisé :

Vous montez sur le site de votre mutuelle en étant TRES attentif à votre région. Certaines mutuelles sont divisées en régions géographiques bien déterminées et/ou en fédérations cloisonnées selon le découpage des provinces historiques ou déterminées par leur propre logique.

Une fois ce pas important franchi, vous pouvez cliquer sur l'onglet « transport » où vous trouverez les conditions nécessaires pour bénéficier de cet aide aux membres.

NOTEZ bien le numéro d'appel de ce service, vous ne savez pas quand vous en aurez besoin.

Vous n'êtes pas informatisé :

Dans ce cas précis il vous faut rechercher le numéro de téléphone de la centrale de votre mutuelle ou du bureau où vous vous rendez pour remettre vos attestations médicales, soit dans votre carnet d'affiliation, soit sur un courrier.

Si vous devez vous rendre au guichet, notez que vous devez questionner le préposé sur ce sujet difficile et lui réclamer le folder explicatif.

NOTEZ bien le numéro d'appel de ce service, vous ne savez pas quand vous en aurez besoin.

La demande est de plus en plus importante, vu la suppression de nombreux transports en commun et le regroupement de disciplines de pointes.

C. Transports en commun – Accessibilité :

L'accessibilité des transports en commun pose de même régulièrement question.

En effet, même si l'on ne peut nier les efforts qui ont été faits en ce sens, certaines stations, quais, ou véhicules restent encore presque inaccessibles à certaines seniors ou certaines personnes à mobilité réduite.

Il est ainsi capital de normaliser et de tendre vers une accessibilité optimale.

► SNCB :

La réglementation européenne stipule déjà qu'un plain-pied doit être garanti pour accéder aux quais.

En cas de nouvelle construction (ou d'une réfection/restructuration de la gare), un service de plain-pied (rampe, escalator, ascenseur...) doit être obligatoirement installé.

La notion de plain-pied comprend trois données principales :

- Accès au quai
- Hauteur du quai
- Hauteur du matériel roulant

En Belgique, faute d'harmonisation, trois hauteurs de quais différentes coexistent (25 cm, 55 cm, et 75 cm), ce qui pose un problème majeur et empêche de fait une accessibilité idéale au matériel roulant.

Il faut donc à tout prix uniformiser les hauteurs de quai et décider d'une hauteur standard et référentielle. Evidemment, cela demandera du temps. La Commission pense donc qu'un calendrier des investissements doit être réalisé, ligne par ligne, sur le long terme. Il faut faire un choix et s'y tenir, respecter une logique qui permette à tous d'avoir le plain-pied (à hauteur de 55 centimètres, par exemple). Il faut uniformiser, et être cohérent.

La « Silver Economie »

Faisant référence avec poésie au grisonnement de nos cheveux de baby-boomers (*silver* = argent), les théoriciens nord-américains du marketing ont développé le concept de '*Silver économie*'.

Depuis quelques années l'Europe, continent en voie de vieillissement, a aussi adopté cette terminologie pour désigner toute l'économie du vieillissement d'une population dans un monde en crise économique et en explorer toutes les potentialités.

Dans les faits, cette opportunité de croissance, d'innovation, de production et d'emploi est réelle et elle rassemble l'ensemble des acteurs producteurs de biens et/ou de services qui répondent aux besoins et aux usages des seniors et de leur entourage, avec le support bienveillant des pouvoirs publics endettés. Elle devient une filière industrielle prioritaire soutenue par les gouvernements.

De nombreux secteurs d'activité sont concernés : la santé, l'habitat, la communication, les transports, la sécurité, les services, la distribution, les loisirs, etc.

Cette filière est en plein essor et nous sommes des consommateurs à ne pas négliger puisque nous assurons déjà plus de la moitié des dépenses en biens et services !

S'en tenant aux statistiques, et selon une analyse du Financial Time, dans les pays les plus riches, « vieux » ne signifie plus « pauvre ». C'est sans doute oublier un peu rapidement qu'il existe une grande disparité de pouvoir d'achat entre seniors de notre pays.

Vus sous l'angle des seniors et de la mobilité, ces groupements de chercheurs et participants à la '*silver économie*' proposent par exemple des services développés par des start-up, comme les offres de transports, les aides à la marche, l'adaptation de véhicules, l'amélioration du tissu de services et de maintien à domicile, la signalétique urbaine, etc.,...

Restons vigilants face à cette explosion de réflexions sur la manière de communiquer efficacement avec nous pour nous convaincre de consommer. La seule question qui importe reste la suivante : Va-t-on ainsi améliorer concrètement le bien-être de tous de manière abordable ?

L'appellation '*silver économie*' restera-t-elle une référence à la couleur de nos cheveux ou qualifiera-t-elle la masse d'argent que notre groupe de population aura généré en vivant de plus en plus longtemps ?

Concernant le matériel roulant, il y a déjà chez les constructeurs une volonté d'y instaurer le plain-pied, qui doit être accentuée (et qui sera bien sûr facilitée – voire tout simplement rendue possible – par l'uniformisation de la hauteur du quai).

Sur le quai, l'équipement doit aussi être développé (appel à l'aide pour le transport ou pour toute urgence), en état de fonctionner. Globalement, une assistance au public doit être développée. On peut d'ailleurs souligner les efforts de la SNCB envers les PMR, notamment par leurs Services aux Personnes à Mobilité Réduite, et prospectus associés).

Enfin, il faut développer aux abords de ces gares des parkings de délestage (ou parkings de gare) et demander pour les seniors la gratuité de ces parkings (ou créer un système qui puisse insérer un tarif préférentiel dans la carte MOBIB même).

Concernant la SNCB, la Commission Mobilité décide donc de revendiquer :

- Le développement systématique et obligatoire de structures (rampes, escalators et/ou ascenseurs selon les besoins réels de la gare) permettant l'accès aux quais de plain-pied.
- Un plan d'investissement cohérent et s'inscrivant dans du long terme, ligne par ligne, visant à l'uniformisation de la hauteur des quais à 55 cm.
- L'instauration du plain-pied dans les matériels roulants.
- La mise en place d'outils d'assistance et de communication sur les quais.
- Un développement des parkings de gare et la présence de places proches des gares réservées aux aînés et PMR, à un tarif préférentiel, voire gratuit.

► STIB/TEC/De Lijn :

Le métro ou le tram souterrain étant sur site propre, cela facilite grandement l'adaptation de l'environnement pour une accessibilité optimale.

Les bus et trams circulent par contre sur la voirie ordinaire, ce qui rajoute un grand nombre de paramètres à gérer. Il faut donc bien différencier l'offre sur site propre et l'offre sur voirie ordinaire.

Concernant le Métro/tram souterrain, la Commission Mobilité de la CAS considère que les travaux de développement de l'accessibilité sont en bonne voie.

- Le plain-pied au niveau des quais et du matériel roulant est assuré, et les escalators et ascenseurs sont presque omniprésents.
- Il faut continuer ce développement.
- Avec le développement de l'automatisation des lignes, il faudra faire attention à ce que les emplois dégagés ne soient pas perdus, mais déplacés vers d'autres postes (assistance, etc..).

Au niveau des véhicules circulant sur la voirie ordinaire (trams comme bus), la situation est évidemment plus complexe, et les travaux à engager pour développer le plain-pied sont de fait plus ambitieux.

Le problème des trams et bus anciens est clairement celui de la hauteur du matériel roulant. En effet, il faut affronter une bordée de marches hautes et étroites avant de pouvoir accéder à la plateforme.

Ceci est un obstacle majeur aussi bien pour les seniors que pour les PMR, mères avec poussettes, personnes avec caddies, etc...

Par ailleurs, la hauteur du quai est de même régulièrement problématique, ces trams et bus roulant souvent au milieu de la circulation.

Dans le cadre des bus, la problématique de l'arrêt est doublée de celle de l'inclusion dans la circulation.

En effet, la distance entre porte et bordure peut être annulée avec un quai adapté, mais il faut encore que le chauffeur accepte de faire l'effort de se coller, ou qu'il le puisse (problème des voitures garées sur les espaces réservés).

Concernant les trams et bus, la Commission Mobilité demande alors :

- La mise en circulation (sur le long terme) de trams et bus mieux conçus, où la plateforme soit à hauteur minimale, accessible de plain-pied.
- Que soit lancé un plan de réflexion et de travaux concernant les arrêts et les quais. Il faut en effet implanter des bordures de quais à hauteur de la plateforme du véhicule, bordures qui soient elles-mêmes accessibles (rampes). Ceci demande de prendre en compte la voirie et de modifier l'urbanisme, afin de faire des transports en commun un moyen aisé de déplacement.
- Concernant plus spécifiquement les bus, les chauffeurs doivent être sensibilisés à l'obligation de se garer collé à la bordure. Il faut de même créer des arrêts en sites propres, et éliminer les voitures (amendes de stationnement).
- Ces mêmes chauffeurs doivent de même être sensibilisés à l'accueil des seniors et PMR. En effet, il est important que la conduite soit souple et douce, et que le senior ait pu au minimum s'accrocher, et au mieux s'asseoir avant que le véhicule ne redémarre.

D'un point de vue plus global, sur le sujet de l'urbanisme, la Commission Mobilité revendique :

- La présence d'auvents à tous les arrêts.
- La présence de bancs à tous les arrêts.
- La présence de systèmes d'annonces claires et aisément visibles (perturbations potentielles, temps d'attente...) à tous les arrêts (et à Bruxelles, pour toutes les compagnies), ainsi que dans les véhicules.

Enfin, ces revendications vont de pair avec le désir de voir la mise en place d'**une large campagne d'information** – voire d'éducation – qui rappelle l'importance des places réservées, l'importance de céder sa place aux aînés, et plus globalement les principes de base d'une mobilité saine (laisser descendre les gens avant d'entrer, etc...).

Mobilité et NTIC : Une « révolution » sans grande incidence

Du fait de l'évolution extrêmement rapide des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC), et de l'immense force de frappe industrielle et promotionnelle actuellement dévolue à cette évolution, ces NTIC sont régulièrement présentées comme la solution miracle à tous nos problèmes. Devenues clairement omniprésentes dans nos vies quotidiennes, ces technologies ne remportent cependant pas encore les faveurs de tous les seniors.

En effet, si ces derniers sont globalement bien fournis en téléphonie mobile, ils n'ont cependant pas tous un smartphone, ou la connaissance nécessaire pour s'en servir aisément.

Il est possible que ce hiatus technologique générationnel soit amené à se réduire avec le vieillissement des citoyens ayant eu un usage régulier du smartphone (notamment dans leur vie professionnelle) et/ou ayant grandi avec ces techniques, mais on ne peut non plus en être absolument certain. En effet, maintenues dans un processus de révolution technologique permanent, ces techniques vont de toute évidence continuer à évoluer drastiquement, et les aînés même rompus à l'usage du smartphone et ses applications actuelles (selon toute logique très bientôt obsolètes) n'auront peut-être pas tous le désir, le courage, ou surtout les moyens leur permettant de se former ou de se passionner pour les dernières et incroyables révolutions en cours.

Les seniors tiennent ainsi à souligner avec force l'importance de la perpétuation de la documentation papier, du guichet, et du téléphone.

Entre tous les moyens disponibles, le guichet reste très largement le moyen le plus utilisé par les aînés pour ce qui ressort de la demande de renseignements, ainsi que pour l'achat de billets, autant pour des questions de facilité que pour le maintien d'un lien social.

En conclusion, si les NTIC et les nombreuses applications liées peuvent aider la mobilité des seniors d'une manière périphérique (temps d'attente, circulation en temps réel, conseils de mobilité...), elles n'ont jamais déplacé un individu d'un point A à un point B, et il faut – au niveau des investissements – absolument privilégier ce qui est fondamental, soit le réseau de transports publics en lui-même, ses infrastructures et son fonctionnement.



IV - Seniors et Mobilité Automobile

Ce sujet assez sensible est généralement l'angle d'approche des médias quant à la mobilité des seniors : ceux-ci peuvent-ils continuer à conduire sans limite d'âge, ou faut-il réglementer la pratique de cet engin de déplacement ?

Evidemment, cet angle d'approche témoigne de la vision limitée qu'ont beaucoup de médias et journalistes du vieillissement : celui-ci n'est vu que comme une maladie, un handicap à régler.

Assurances RC Automobile et Vieillesse

Les seniors conduisent de plus en plus longtemps. Qu'en est-il des assurances Responsabilité Civile (RC) auto ?

Comme une récente méta-analyse commanditée par une association de conducteurs âgés* l'a mis en évidence, la conduite automobile est bénéfique à la santé et à la vie sociale des seniors. Ces investigations montrent que la continuité dans ce domaine divise par 5 la probabilité d'entrer dans une maison de retraite et par 2 le risque de dépression. Même s'il faut se préparer au jour où cela ne sera plus raisonnable de conduire, cet arrêt sera pour beaucoup synonyme de perte d'indépendance, et responsable d'une diminution importante des relations sociales. Certains conducteurs de longue date craignent que leur prime d'assurance auto soit augmentée en fonction de leur âge.

Il n'en est rien, et quelques précisions s'imposent :

En Belgique, l'assurance RC auto est obligatoire mais il n'existe aucune règle, surtaxe ou restriction spécifique aux personnes âgées.

Depuis 1998, le CARA - Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules - (département de l'IBSR - Institut Belge de la Sécurité Routière) - est officiellement reconnu comme la seule instance agréée en matière d'aptitude à la conduite (AR du 23 mars 1998 et AM du 27 mars 1998).

Leur verdict peut s'appliquer de façon temporaire ou définitive.

Ce centre évalue toutes les fonctions essentielles pouvant influencer la conduite en sécurité d'un véhicule à moteur pour lequel un permis de conduire est requis. Sont concernées toutes les personnes souffrant d'une des affections suivantes : atteinte au système musculo-squelettique, affection du système nerveux central ou périphérique, ou toute autre affection pouvant provoquer une limitation du contrôle moteur, des perceptions, du comportement et des capacités de jugement.

De manière préventive, de sa propre initiative, ou en accord avec son médecin traitant ou son médecin spécialiste, tout conducteur ou candidat conducteur peut demander cet examen pluridisciplinaire.

<http://www.ibsr.be/fr/bureau-de-conseils/b2c/cara/qcqc-le-cara/>

Suite à une succession d'accidents dans lesquels la responsabilité du conducteur est établie, une compagnie d'assurance peut demander un passage dans ce centre. Le Ministère de la Justice imposera

également un examen de réintégration après déchéance du droit de conduire. Le CARA dispose de bureaux d'examen répartis dans tout le pays.

Si aucun assureur ne peut « faire pression » sur un conducteur vieillissant pour l'inciter à se faire examiner, leur conseil peut s'avérer judicieux.

Ne perdons pas de vue qu'une **compagnie d'assurance est toujours en droit de résilier unilatéralement une RC auto**. Dans ce cas, si trois autres compagnies refusent d'assurer le conducteur, celui-ci peut in extremis avoir recours au Bureau de Tarification automobile (<http://www.bt-tb.be/auto/>). Le coût de l'assurance est généralement plus élevé via ce bureau !

* Driving Cessation and Health Outcomes in Older Adults – S.Cihuri et al. in Journal of the American Geriatrics Society- Vol 64- feb 2016 - 332-341

Aussi les discussions ont-elles été assez énergiques au sein de la commission quant à cette logique d'une limitation des droits qu'ont les anciens de conduire : faut-il laisser la décision entière aux seniors de juger de leur capacité ou imposer un examen de santé ? Chaque citoyen est-il apte à juger avec lucidité de sa capacité à conduire ? La voiture est un objet au fort capital symbolique, et auquel les gens sont souvent attachés de façon irrationnelle. Faut-il alors rendre les tests de santé obligatoires ?

Les permis C et D sont par exemple déjà des permis à durée limitée. La sélection médicale est en effet à renouveler tous les 3 ans à partir de 60 ans. Le CAP (Certificat d'Aptitude Professionnelle) s'y ajoute depuis 2015.

La Commission Mobilité décide de ne pas proposer d'examen de santé obligatoire, car celui-ci entraîne à la fois des complications de mise en œuvre importantes, et craint que sa valeur ne soit douteuse. Enfin, le risque de créer une nouvelle stigmatisation est trop grand.

L'accent doit donc être mis sur la responsabilisation, plutôt que sur le contrôle.

Cette décision prise, la Commission met alors en avant ses décisions concernant la mobilité automobile.

En premier lieu, la Commission souligne les difficultés rencontrées quand on essaie de dégager une spécificité des seniors sur le thème de la mobilité automobile. En effet, soit on est en état de conduire, soit on ne l'est pas, et l'âge n'est pas un facteur obligatoirement déterminant en soi. Chacun doit avoir l'opportunité de pouvoir continuer à conduire, en fonction de l'état de santé évidemment.

La Commission Mobilité propose cependant la mise en place de campagnes d'auto-éducation destinées à tous les conducteurs potentiels (indifféremment de leur âge), afin que chacun soit capable de s'évaluer.

Les deux paramètres à surveiller sont ainsi :

- État de santé : maladies, médication, handicaps, drogues...
- Aptitude à gérer la circulation : estimation des distances, gestion des autres automobilistes, percevoir la signalisation (pas toujours évidente)...

Ces deux paramètres pourraient être surveillés sur base volontaire. Il serait par exemple possible de mettre en place un système de gestion volontaire à tous les âges, notamment par l'utilisation du dossier médical global et par un travail efficace d'éducation à la santé (aller voir le médecin régulièrement, commencer cette éducation à la santé dès le début de l'école...).

L'état de santé (vue, mobilité, fatigue...) est en effet un enjeu global de sécurité qui doit être sérieusement suivi, et ce à tout âge. Un budget pourrait être ainsi alloué pour suivre l'état de santé des citoyens (au niveau fédéral, voire européen).

Cette démarche doit être libre, gratuite, et citoyenne.

Au niveau du coût de la mobilité automobile, la Commission souligne deux points qui lui paraissent intéressants :

- Accès au permis : le coût est le même à tout âge mais c'est assez cher. En Flandre, l'apprentissage du théorique se fait en milieu scolaire, et c'est très positif. Il serait par ailleurs intéressant de mettre en place des mises à jour régulières et volontaires.
- Assurances : Les conducteurs qui roulent peu ont des tarifs intéressants. Cette discrimination positive constitue une mesure d'intérêt général qui avantage notamment souvent les seniors. A encourager.

Au niveau de l'urbanisme : Concernant les places réservées aux PMR, la Commission Mobilité s'interroge sur le pourcentage places réservées/total des places à l'échelle d'une ville comme Bruxelles par exemple. L'impression est que cela se développe, mais que certaines zones en sont encore assez peu pourvues. Leur développement doit continuer.

La question des soins à domicile soulève de même des problèmes de stationnement spécifiques. Chaque fois que l'aidant-proche, ou les services médicaux et paramédicaux viennent chez une PMR, ils doivent trouver une place, souvent éloignée, et payer le stationnement.

Il serait intéressant de réfléchir à l'idée d'un système de places sur demande, même si beaucoup de problèmes se posent quant à l'imposition d'un stationnement réservé aux services.

Une solution qui doit s'imposer s'applique cependant au nouveau bâti. Il est en effet obligatoire de construire au minimum un emplacement par logement et au maximum deux emplacements par logement. Cette règle doit perdurer, car elle permet le futur désengorgement de nos rues.

Au niveau des gares, pour assurer une mobilité aisée des aînés (et de tous), il serait positif d'installer au moins une surface dépose-minute digne de ce nom, qui permette à tous de descendre du véhicule et de récupérer ses bagages sans bloquer toute la circulation (dont les transports publics).

Quelle assurance pour un fauteuil roulant électrique circulant sur la voie publique ?

Aux yeux de la loi, **un fauteuil roulant électrique est un véhicule à moteur.**

L'utilisateur d'un fauteuil roulant électrique, doit assurer son fauteuil roulant électrique pour sa responsabilité civile, c'est-à-dire pour les dommages qu'il pourrait causer aux autres sur la voie publique (route et trottoirs). Cela vaut également pour ce que l'on appelle des scooters électriques avec lesquels des personnes à mobilité réduite se déplacent. De tels véhicules sont en effet considérés, par définition et **indépendamment de leur force motrice (carburant, électrique, ...)** ou de leur vitesse maximale, comme des véhicules automoteurs visés par la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Cela implique que les dispositions de cette loi leur sont applicables, même s'ils sont assurés dans le cadre d'une extension de couverture d'un contrat RC familiale. Il est sage de vérifier dans ce cas si cette couverture est conforme aux dispositions légales qui valent également pour une assurance RC auto, par exemple notamment au niveau des plafonds de remboursement des dommages et la protection des usagers faibles, mais également quant à l'obligation d'avoir sa carte verte avec soi, prouvant que le conducteur est assuré.

En cas d'accident de circulation, l'utilisateur d'un fauteuil roulant, est protégé comme usager faible.

Cela signifie qu'en cas de collision avec un véhicule, l'utilisateur du fauteuil sera automatiquement indemnisé pour les dégâts corporels par l'assurance RC automobile de ce véhicule, même s'il est en tort.

D'autre part, la personne qui se déplace en fauteuil roulant sans moteur, qu'elle le pousse elle-même ou avec l'aide d'une tierce personne, est couverte par l'assurance RC familiale, pour autant qu'elle en dispose.

Conclusion

Cette brochure de la Commission Mobilité de la CAS vous a ainsi proposé un ensemble de mesures et d'idées destinées à stimuler la réflexion, éclairer la vision des aînés sur leur propre mobilité, et améliorer grandement la qualité de cette mobilité.

On l'a vu, les enjeux posés par cette mobilité sont multiples : enjeux d'émancipation des citoyens, mais aussi enjeux écologiques, économiques, politiques...

Les problèmes rencontrés par les aînés quant à leur mobilité sont souvent par ailleurs le reflet des problèmes qu'ils rencontrent en général dans la société : la vieillesse y est conçue comme une maladie, et la jeunesse exaltée comme s'il s'agissait d'une qualité en soi.

Nos **propositions concrètes** (qui doivent à présent se voir portées par les politiques et se traduire en actes) ne pourront cependant résoudre tous les problèmes : seule l'éducation (à la maison, à l'école, ou par des campagnes de sensibilisation) permettra de développer un nouveau vivre-ensemble qui facilitera à tous points de vue la mobilité (et la vie) de chacun...



**20, Quai de Brabant
6000. Charleroi
info@cas-seniors.be
www.cas-seniors.be**

Editrice responsable:

Dominique Blondeel,

Présidente de la Commission citoyenneté
et vice-présidente de la CAS.