la CeMathèque

dossier thématique

> Mobilité des seniors

> Comportements de déplacement
> Plus souvent en danger que dangereux ?
> Informer, sensibiliser, former
> Des services et des solutions spécifiques
> Un espace public accessible et sûr
> Quelle stratégie au niveau local ?

SPW | Éditions

Mobilité

Wallonie

Source : ICEDD.

> Préambule

Pourquoi s'intéresser aux seniors alors que les politiques de mobilité se tournent, majoritairement, vers les comportements et les besoins de déplacement des catégories d'âge qui contribuent aujourd'hui au développement économique ou en sont les acteurs futurs.

Or les seniors sont aujourd'hui de plus en plus nombreux et représentent, pour de multiples raisons, un public qui s'inscrit, activement d'abord, plus passivement ensuite, dans la vie sociale, culturelle et économique. Les conséquences en matière de mobilité nécessitent d'être prises en compte.

Lorsqu'on évoque les seniors, la palette est large. En effet le senior de 65 ans ne se déplace pas de la même manière que celui de 80 ans. Il n'a pas les mêmes besoins, ne réalise pas les mêmes activités, n'effectue pas les mêmes déplacements, aux mêmes heures… La mobilité des seniors est liée à l'âge, à l'état de santé, mais aussi au niveau de vie. Elle dépend également de la place de chacun dans la société.

Force est de constater que cette problématique a été peu traitée jusqu'à présent. L'objectif de cette Cemathèque est de faire un tour de la question, d'aborder les problématiques de sécurité routière, de comportements et de besoins des seniors, ainsi que la manière de les satisfaire, enfin de présenter quelques bonnes pratiques.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
Comportements de déplacement	6
Plus souvent en danger que dangereux ?	9
Informer, sensibiliser, former	14
Des services et des solutions spécifiques	20
Un espace public accessible et sûr	24
Quelle stratégie au niveau local ?	34

Sources : frcneurodon.org, ledrenche.fr, Association suisse des piétons.

> Introduction

Le phénomène du vieillissement de la population est une réalité. Les chiffres et les prévisions sont éclairants à cet égard. Or se déplacer constitue une démarche essentielle pour la vie de tous les jours, pour entretenir une vie sociale harmonieuse. C'est également globalement bénéfique pour la santé. Être mobile jusqu›à un âge avancé est aujourd'hui considéré comme un besoin de base dans notre société.

Toutefois, le passage à la retraite est synonyme d'une modification des modes de vie et des besoins qui vont continuer à évoluer fortement dans le temps : depuis l'âge de 65 ans jusqu'à 85 ans et plus.

Comment évoluent la mobilité et les modes de déplacement des seniors ? Comment se comportent-ils dans la circulation ? Quelles sont leur implication et leur responsabilité dans les accidents ? Quelles situations de trafic sont les plus délicates à appréhender pour eux et donc facteurs de risque ? Quels sont les exigences et les besoins à prendre en compte pour des déplacements aisés, sécurisés et agréables, selon les différents modes qui sont à leur disposition?

De qui parle-t-on ?

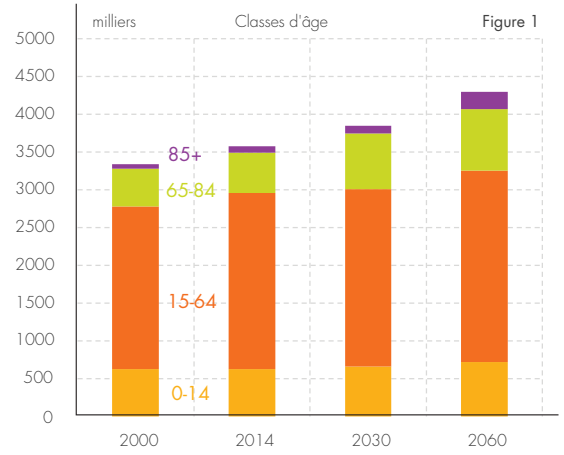
La catégorie des « aînés » n'existe pas en tant que telle. Ceci explique peut-être la diversité des mots utilisés pour les désigner : seniors, personnes âgées, troisième âge… Ils illustrent la pluralité des représentations du vieillissement.

L'âge est-il un critère obsolète ? En effet, l'allongement de la durée de la vie s'est accompagné d'une amélioration générale de l'état de santé. La médecine progresse, la prévention se généralise, le moment où surviennent les incapacités recule, même si le vieillissement s'accompagne de pathologies spécifiques.

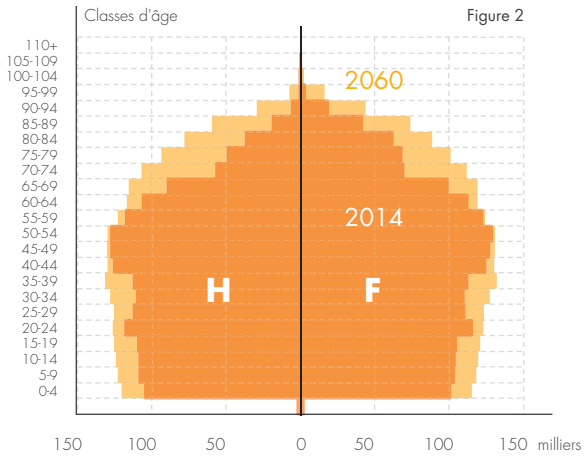
Dans le domaine médical, une catégorisation comportant trois tranches d'âges est apparue : les 65-74 ans (young old), les 75-84 ans (old old) et les plus de 85 ans (oldest old) car l'état de dépendance constitue un seuil. En France, l'INSEE (Institut national de la Statistique et des Etudes économiques), l'âge moyen d'entrée en perte d'autonomie, c'est-à-dire à partir duquel la personne nécessite une aide dans sa vie de tous les jours, est actuellement estimé à 83 ans pour les femmes et à 78 ans pour les hommes.

Ce n'est donc pas d'une population homogène dont il est question mais, bien au contraire, d'une population très diversifiée, en termes de santé, de modes de vie, de ressources financières, de lieu d'habitat. Ainsi, il est nécessaire de prendre en considération ces multiples caractéristiques afin d'adapter au mieux, dans son ensemble, leur environnement.

Région wallonne



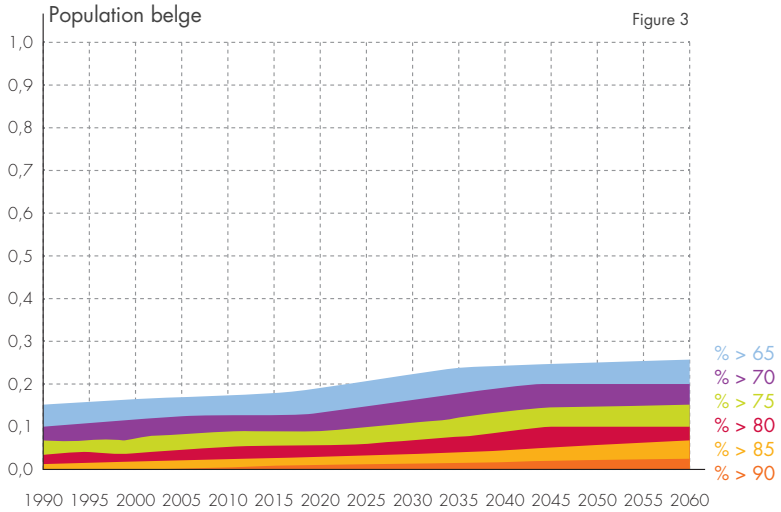
Région wallonne



Proportion de personnes âgées de 65 ans ou plus.

Note : par convention, dans les pyramides des âges, les hommes sont représentés à gauche de l'axe, les femmes à droite.

Population belge



Sources : 1991 - 2014 : observations, RN-DSG.
2015 - 2060 : perspectives démographiques, BFP-DSG

Source : livretsanté.

Marcher : c'est bon !

La marche se révèle, en particulier à partir d'un certain âge, un élément clé en faveur de l'autonomie de la personne, de sa qualité de vie et de son plaisir de vivre. Faire des courses et d'autres démarches constitue une nécessité et une possibilité d'entretenir des liens sociaux, et faire une promenade est l'occasion de prendre l'air et de profiter de la nature. Cette activité devrait être à la portée de tous, le plus longtemps possible,

La marche est également bonne pour la santé. Marcher d'un bon pas durant 30 minutes chaque jour permet de prévenir les maladies chroniques les plus fréquentes et de soulager les douleurs de personnes déjà malades. Marcher limite aussi la perte de masse musculaire, ce qui contribue à prévenir les chutes.

Or ces pratiques varient beaucoup en fonction de l'âge.

Perspectives démographiques

Celles-ci montrent une augmentation importante du nombre des personnes de plus de 65 ans, d'après les estimations du Bureau fédéral du Plan, de 15 % en 1990, à 19 % en 2015, elles représenteraient 25 % de la population à l'horizon 2060.

Âge et santé

Un certain nombre de fonctions essentielles diminuent avec l'âge et sont susceptibles d'affecter les déplacements des seniors et leur sécurité, toutefois leur évolution est très différente d'un individu à l'autre. Par ailleurs, certaines personnes souffrent de maladies chroniques, de nature à affecter leurs déplacements.

Sans entrer dans le détail, peuvent notamment être modifiés, à des niveaux divers selon les personnes :

- la vue, et en particulier la vision périphérique ;
- l'ouie ;
- la capacité de concentration et la vigilance ;
- la mobilité corporelle ;
- la vitesse de :
  - perception d'une situation ;
  - de prise de décision ;
  - de réaction.

La variabilité entre individus observée chez les personnes âgées est très importante, et encore plus prononcée que chez les jeunes. Par ailleurs, ces difficultés, plus généralement présentes chez les personnes âgées peuvent apparaître aussi chez des personnes plus jeunes.

Signalons également que, en cas d'accident, les risques de dommages corporels sont plus importants chez les seniors que dans d'autres classes de population. Elles s'expliquent par trois facteurs :

- ils sont plus fragiles : par exemple les risques de fracture sont beaucoup plus importants, la guérison est plus longue, voire sera sujette à des complications. Un accident peut causer de graves lésions chez une personne âgée, voire sa mort, alors qu'il provoquerait seulement des blessures légères chez une personne plus jeune ;
- les conducteurs seniors parcourent moins de kilomètres que les plus jeunes. A priori, ils sont donc moins exposés aux risques. Cependant, ce comportement accroit, quel que soit l'âge, le risque par kilomètre parcouru, essentiellement en raison du type de route emprunté (peu de trajets sur autoroute) et aussi du manque de routine ;
- la diminution de certaines facultés, comme décrit ci-dessus.

Les défis à relever pour répondre adéquatement aux besoins de cette population sont donc nombreux et complexes.

Les seniors sont aujourd'hui longtemps actifs et en bon état physique, et leurs besoins de mobilité sont plus importants que ceux des générations précédentes. Cependant, progressivement, certains souffrent de handicaps et/ou maladies qui influencent leurs comportements de mobilité et probablement leur mode et leur niveau de vie. Avec les années, les déplacements deviennent source de stress pour certains d'entre eux. De nombreux paramètres vont donc influencer les choix de déplacement des seniors.

Quelques chiffres de référence

La dernière enquête sur la mobilité des ménages BELDAM[1], conduite en 2010, apporte des informations qui permettent de préciser quelque peu les habitudes de déplacement des différentes classes d'âge de la population.

Il est difficile d'établir des catégories de seniors. L'enquête a pris l'option d'en considérer deux : les 65-74 ans et les 75 ans et plus. On peut estimer que cette division correspond globalement à des mobilités différentes.

On constate ainsi qu'avec l'âge le nombre de déplacements diminue, doucement pour les 65-74 ans, comparativement aux deux classes d'âge qui les précèdent, mais plus fortement pour les plus de 75 ans, qui se situent alors légèrement en dessous des 6-24 ans. La distance parcourue diminue aussi : les déplacements sont de plus en plus courts.

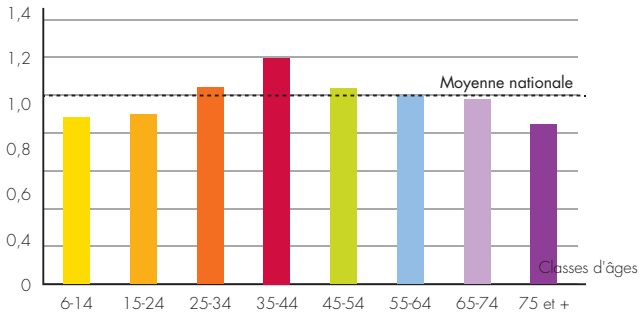
En termes de parts modales des déplacements pour un jour de référence, l'enquête montre un usage de la voiture qui se tasse dès 65 ans pour réellement chuter d'une dizaine de pourcents à partir de 75 ans. La marche occupe une place importante en particulier chez les plus de 75 ans qui en sont les champions ! Ils effectuent toutefois des déplacements assez courts. Le transport en commun est assez bien utilisé : une situation qui peut être favorisée par la tarification avantageuse proposée aux seniors.

Soulignons toutefois que les chiffres présentés ci-après vont évoluer, car de plus en plus de personnes (notamment de femmes) de 75 ans et plus conduisent et ont une pratique régulière. La proportion de personnes disposant d'un permis de conduire a augmenté très sensiblement au cours de la seconde moitié du vingtième siècle. Cet effet va encore s'accentuer. L'OCDE a collecté des données prévisionnelles relatives à plusieurs pays concernant le pourcentage de titulaires d'un permis de conduire parmi les 65 ans et plus. Elles indiquent, qu'à l'horizon 2030, environ un quart des automobilistes seront âgés de 65 ans ou plus dans ces pays.

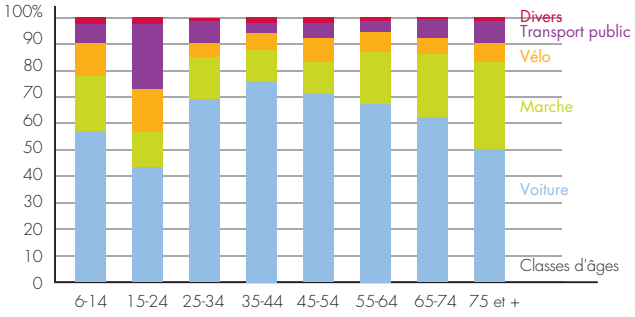
La part d'utilisation des transports en commun augmente légèrement, celle de la marche assez fortement.

Lorsqu'ils se déplacent, les seniors vont faire des courses, des activités à caractère social, culturel ou familial.

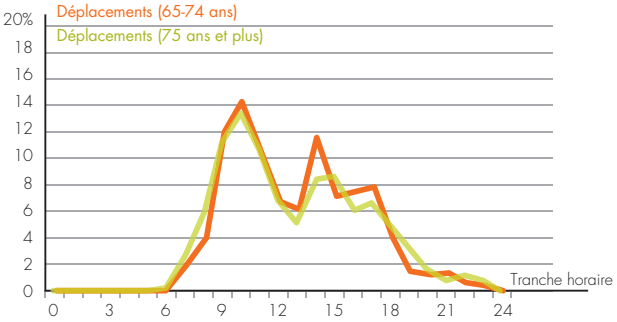
Enfin, les seniors commencent leurs déplacements plus tard dans la journée, et davantage le matin. Ils sont très peu présents aux heures de pointe. Les heures préférentielles de déplacement varient peu entre ces deux classes d'âge (67-74 ans et 75 ans et +).



Variation du nombre de déplacements par classe d'âges [1 = moyenne nationale du nombre de déplacements] - Source : BELDAM, 2010.



Parts modales (mode principal) suivant les classes d'âges en tenant compte du nombre de déplacements - Source : BELDAM, 2010.



Profil des heures de départ pour les déplacements des 65-74 ans et des 75 ans et plus – Source : BELDAM, 2010.

[1] Cfr. E. Cornelis, M. Hubert, Ph. Huynen, K. Lebrun, G. Patriarche, A. De Witte, L. Creemers, K. Declercq, D. Janssens, M. Castaigne, L. Hollaert & F. Walle, La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM, SPF Mobilité & Transports – BELSPO, septembre 2012.

Cfr. également l'article : E. Cornelis, Les défis de la mobilité des aînés, congrès international de l'ATEC-ITS, janvier 2014.

En haut : Namur, parking-relais «Expo». Source : ICEDD.
En bas : mobilité assistée par «rollator». Source : Eltis.org.

Ceci explique cela…

Ces chiffres présentent des moyennes. Or, de fortes inégalités subsistent. Certains seniors doivent faire face à des difficultés importantes d'ordre financier et matériel. Ces différences ont un impact non négligeable sur les choix des modes de déplacements motorisés en particulier. L'immobilité est également généralement plus importante chez les seniors moins aisés, quel que soit leur âge.

Des fragilités physiologiques, cognitives et psychologiques

L'autonomie dans les déplacements nécessite la maîtrise de compétences variées qui mobilisent des ressources physiologiques (marcher…), cognitives (se projeter dans le temps et dans l'espace, lire des informations…) et psychologiques (maîtriser ses émotions). Le déplacement le plus simple, comme aller acheter un pain dans sa rue, nécessite des habiletés spécifiques qui peuvent être impactées par le vieillissement.

Avoir envie de se déplacer et de sortir de chez soi est un prérequis. La fréquentation de l'espace public est aussi déterminée par le regard des autres et le sentiment d'insécurité, réel ou perçu. Les chutes constituent plus de 80 % des accidents de la vie courante chez les seniors de plus de 65 ans. Elles ont un impact sanitaire et financier très importants, mais également psychologique, réduisant le sentiment d'autonomie.

Aménagement du territoire : une prise en compte insuffisante des moins mobiles

La question de la proximité des commerces, des services et des équipements est donc primordiale dans une région qui a vu un fort développement de l'habitat en milieu rural et des commerces dans des zonings situés en périphérie des villes.

En zone peu dense, le manque d'offre de transport et la distance aux commerces et services induisent une plus grande immobilité des seniors et la forte dépendance à la voiture en zone rurale périurbaine entraîne une immobilité parfois brutale lorsque cesse la conduite automobile.

Faut-il envisager un déménagement ? L'attachement au domicile, au quartier, à ses habitudes, passe souvent avant les préoccupations liées à la mobilité, à l'isolement voire à la perte d'autonomie. Cet attachement implique des renoncements (comme certains loisirs) et une nouvelle organisation des déplacements.

Des vulnérabilités sociales et familiales

Les seniors vivent de plus en plus seuls et à domicile. Les femmes, dont l'espérance de vie est plus importante, sont deux fois plus nombreuses. Les relations des seniors avec leurs proches se modifient avec l'avancée en âge, la cessation d'activité, l'arrivée des petits-enfants et la perte d'autonomie. Dès 75 ans et plus, certains se retrouvent en situation d'isolement relationnel.

De nouveaux modes d'habitat voient très discrètement le jour, mais ils sont encore trop peu répandus : aménagement de pièces ou redécoupage du logement pour accueillir un ascendant dans une relative indépendance, micropropriétés mêlant seniors et familles d'accueil, habitat intergénérationnel, habitat partagé, habitat participatif, habitat modulaire…

Vaux sur Mer (France), habitat intergénérationnel. Source : amc-archi.com.

Des progrès à réaliser pour améliorer l'accessibilité

La proximité des commerces et des services et l'existence d'une offre en transport en commun attractive font de la ville un lieu où la mobilité est, a priori, facilitée. Des marges de progrès subsistent toutefois car les seniors rencontrent globalement des difficultés de déplacement dans l'espace public : petites communes et grandes villes.

Celle-ci se traduit globalement par :

- des trottoirs ne répondant pas aux critères de confort et de sécurité : pente et dévers, encombrement, largeur, dégradations…
- un mobilier urbain insuffisant ou inadapté et des points d'arrêts trop peu nombreux ;
- des montées-descentes dans les transports en commun délicates, la conduite parfois un peu nerveuse de certains chauffeurs, une information peu lisible…
- une complexification de la voirie : sites propres bus, sens uniques limités, trottoirs traversants, espaces partagés (zones résidentielles et de rencontre)…

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication : aide ou défi ?

Malgré une forte progression de l'usage du numérique chez les seniors, ils restent la tranche de population la moins impliquée par ceux-ci. En 2012, en France, respectivement 24 % des plus de 75 ans disposaient d'un ordinateur et 23 % d'Internet à la maison. La fracture numérique reste une problématique à garder à l'œil car ce sont les personnes fragilisées qui en font les frais et parmi elles un bon nombre de seniors.

Or, ces technologies sont appelées à devenir, à terme, un paramètre incontournable du fonctionnement de la vie en société, en particulier dans le domaine des transports : guidage, horaires, billettique…

Activité intergénérationnelle. Source : yvelines.fr.

> Plus souvent en danger que dangereux ?

Les seniors sont susceptibles d'éprouver des difficultés, et ce, quel que soit leur mode de déplacement. Leurs réactions peuvent être ralenties en raison d'une diminution de leur champ de vision, d'une moins bonne évaluation des distances et de la vitesse pratiquée par les autres usagers. Leur équilibre est également plus fragile.

Comment se comportent les seniors dans l'espace public, en situation normale et en situation conflictuelle ? Sont-ils impliqués dans davantage d'accidents ? Courent-ils un risque plus important ? Quel est mode de déplacement le plus dangereux pour cette catégorie de la population ?

Source : saferroads.org.

L'insécurité routière subjective

Une enquête a été réalisée par l'IBSR en 2012. Elle porte sur le sentiment de sécurité dans la circulation en fonction du mode de transport utilisé. Les résultats indiquent qu'en général les 65-74 ans se sentent moins en sécurité que les autres classes d'âge, quel que soit leur mode de déplacement, excepté lorsqu'il s'agit du vélo électrique. Les résultats obtenus sont parfois interpellants, et nécessitent un éclairage afin d'en nuancer la portée.

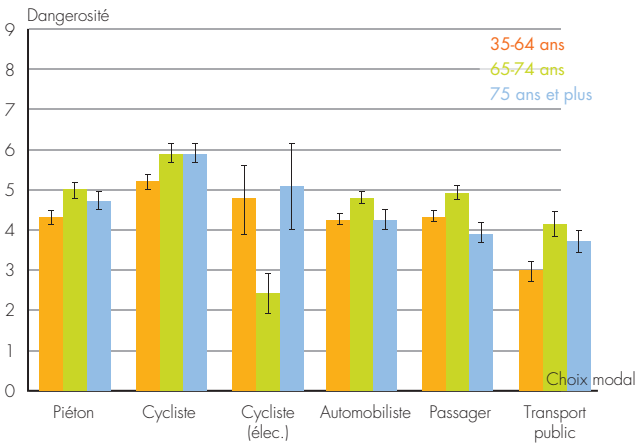
« À quel point vous sentez-vous en sécurité dans la circulation en tant que… ? » – score moyen par groupe d'âge.
0 : « pas du tout en danger » et 9 : « très en danger ».
Source : IBSR, Enquête Nationale d'insécurité routière, 2013.

Chez les occupants d'une voiture (conducteur et passager), le groupe des 65-74 ans indique se sentir moins en sécurité que le groupe de référence des 35-64 ans et celui des plus de 75 ans. Il est probable que les premières difficultés deviennent perceptibles dans ce groupe. La part des personnes qui continuent de conduire une voiture diminue au sein du groupe des 75 ans et plus. La hausse du sentiment de sécurité chez ces personnes pourrait s'expliquer par un processus d'auto-sélection. Ceux qui continuent de rouler se sentent à peine moins en sécurité que les conducteurs d'âge moyen.

Les usagers seniors des transports en commun se sentent manifestement plus en sécurité que les automobilistes et les usagers faibles. L'IBSR justifie également ce résultat par le processus d'auto-sélection. En effet, les personnes qui ne se sentent pas en sécurité dans le bus, le tram ou le train n'utilisent pas ou plus ce mode de transport. L'avis des répondants n'est donc pas nécessairement représentatif de l'ensemble des seniors.

Les piétons et les cyclistes seniors (vélos non électriques) éprouvent un sentiment d'insécurité supérieur à celui des personnes d'âge moyen. L'écart entre les jeunes seniors et les personnes plus âgées est réduit, voire nul. Dans le cas des vélos non électriques, il est probable que les répondants sont en majorité des personnes qui possèdent un vélo depuis longtemps et qui l'utilisent de temps en temps.

À l'inverse, les vélos électriques sont apparus récemment et les personnes qui les utilisent ont probablement fait ce choix délibérément. Ce petit groupe d'usagers est sans doute plus habitué à faire du vélo et plus adroit que l'utilisateur moyen d'un vélo non électrique. Pour autant, cela n'explique pas pourquoi le groupe des personnes d'âge moyen qui utilise un vélo électrique se sent moins en sécurité dans ce contexte : plus de la moitié ont attribué un score d'insécurité de 5 ou plus… Vu le succès des vélos électriques auprès des seniors, cette situation est susceptible de changer car bon nombre d'entre eux ne sont pas très expérimentés.



Coup d'œil sur les statistiques d'accidents

L'analyse des statistiques d'accidents de la circulation apporte des informations permettant de nuancer certaines idées. L'IBSR a consacré une recherche à cette problématique, dont les résultats ont été publiés en 2014[1].

Concernant la répartition des victimes d'accidents (tués), on constate que la part représentée par les automobilistes âgés est relativement faible comparativement aux autres groupes d'âge. Les modes de déplacement les plus problématiques sont le vélo et la marche. Ainsi, plus de la moitié des seniors décédés sur la route se déplaçaient à pied ou à vélo, alors que ce rapport est de un sur cinq chez les usagers d'âge moyen.

Les mesures visant les personnes plus âgées doivent donc en tout premier lieu viser les piétons et les cyclistes.

On relève par ailleurs une part croissante des personnes âgées parmi les tués. Ces résultats sont d'abord dus au fait qu'ils sont de plus en plus nombreux sur les routes. Leur responsabilité dans ces accidents n'est pas particulièrement élevée. En termes absolus, les automobilistes âgés impliqués dans un accident ayant entraîné le décès d'un autre usager sont plutôt rares par rapport aux automobilistes jeunes ou d'âge moyen.

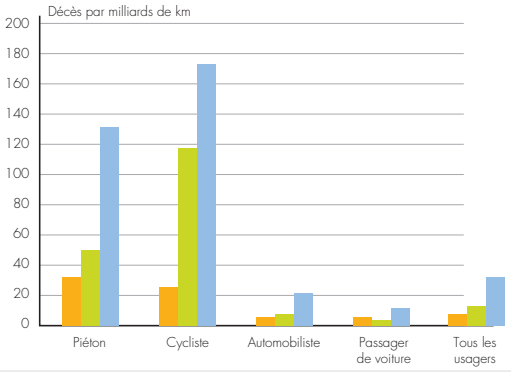
Ces chiffres ne signifient pas pour autant que les seniors se déplacent plus en sécurité. En effet, ils se déplacent beaucoup moins que les usagers plus jeunes. Il importe donc de calculer le risque encouru par kilomètre effectué.

[1] Seniors dans la circulation. Mobilité et sécurité routière des seniors, IBSR, Bruxelles, 2014.

Ce calcul du risque, à savoir le nombre de décès rapporté aux kilomètres parcourus, indique que les seniors ne sont pas plus en sécurité dans la circulation. Le faible nombre de décès est essentiellement dû à un niveau de mobilité qui diminue à mesure que l'âge augmente.

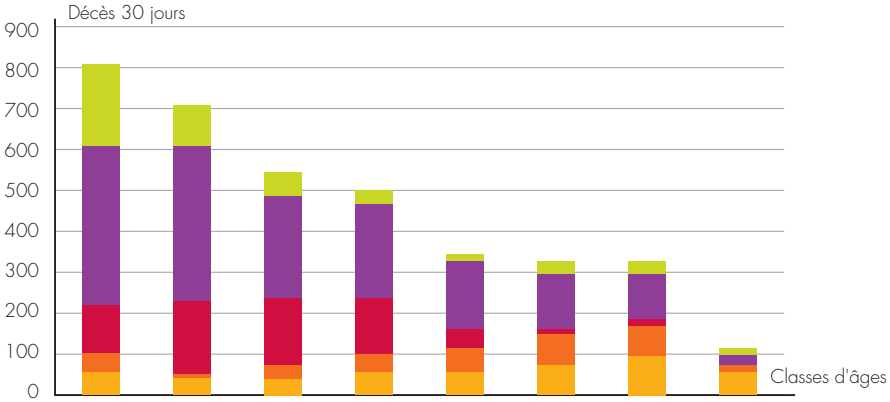
Ainsi, pour les personnes de 75 ans ou plus, le risque d'être mortellement blessé est accru par rapport au risque moyen encouru par tous les groupes d'âge, et ce, pour l'ensemble des modes de déplacement. Il est deux fois plus élevé pour les passagers de voiture âgés, quatre fois plus élevé lorsqu'ils se déplacent à pied, et six fois plus élevé lorsqu'ils se déplacent à vélo.

Les personnes de 65 à 74 ans courent aussi un risque accru de perdre la vie dans un accident de la route comme automobiliste, mais celui-ci est beaucoup plus faible. Il est toutefois considérable lorsqu'ils se déplacent à vélo : plus de quatre fois plus élevé que pour le cycliste moyen, qui est déjà, en soi, un usager particulièrement exposé et vulnérable.



	Piéton	Cycliste	Automobiliste	Passager de voiture	Tous les usagers
Tous âges	32	27	6	5	8
65-74	49	117	9	4	13
75+	131	173	22	11	12

Nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus selon le type d'usager et l'âge. Source : BELDAM (2009), DG Statistique (2007-2011). Infographie IBSR.



	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-84	85 et +
Passager de voiture	200	99	58	34	16	24	28	16
Automobiliste	387	378	250	227	162	140	120	24
Cyclomotoriste/motocycliste	127	176	162	141	49	10	8	0
Cycliste	38	14	28	44	59	76	76	22
Piéton	57	40	47	56	57	74	98	53

Nombre de conducteurs accidentés par groupe d'âge et par type d'usager 2008-2012. Source DG Statistique. Infographie IBSR

Source : bfmtv.com.

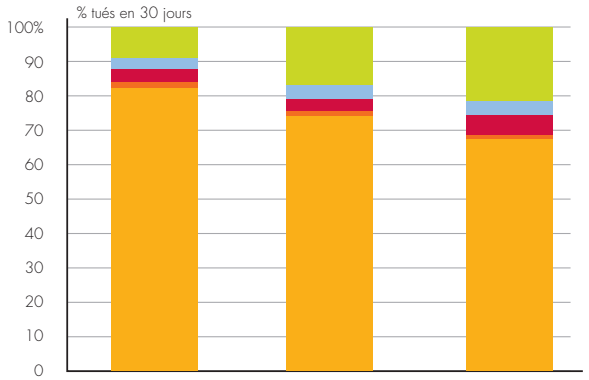
Évaluer les risques

Le risque d'accident grave pour un automobiliste senior est environ quatre fois supérieur à celui que subit un automobiliste moyen. On estime que cette augmentation est, pour moitié environ, imputable à la vulnérabilité physique du senior et, pour l'autre moitié, à un risque d'accident accru pendant la conduite (ceci peut concerner l'aptitude à la conduite mais également le lieu ou bien le moment où il roule).

Le senior en voiture

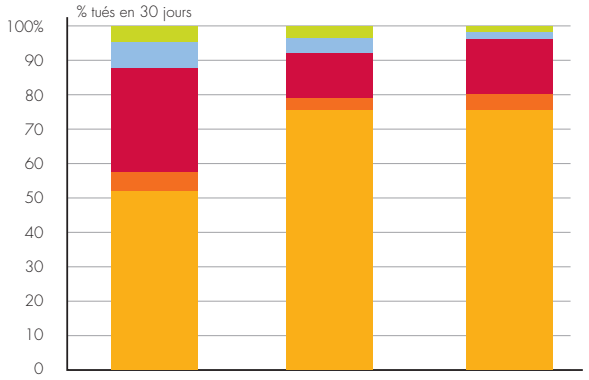
En préalable, rappelons qu'aujourd'hui, une personne de 67 ans a pu conduire un véhicule automobile depuis ses 18 ans, sans avoir passé le moindre examen et sans avoir bénéficié d'une formation. Il a reçu son permis gratuitement à la commune. Entretemps, en une cinquantaine d'années, le trafic a été multiplié par dix, les véhicules sont bien plus rapides et de plus en plus silencieux, de son côté, a a priori, le senior a acquis de l'expérience.

Pour les conducteurs âgés, les carrefours sont des endroits plus difficiles à appréhender que pour les conducteurs d'âge moyen. Ils font souvent l'erreur de ne pas porter le regard à la plus grande distance possible, ce qui limite leur capacité d'anticipation. Si l'on ajoute une mauvaise évaluation de la vitesse des autres usagers et une difficulté de mobilité qui augmente ainsi l'angle mort, le tourne à gauche, qui est par nature un mouvement règlementé assez compliqué, comporte plus de risques pour ce public. Les personnes âgées omettent aussi plus souvent de céder la priorité à d'autres usagers et sont donc davantage confrontés à des collisions latérales. Elles causent également des accidents en déboîtant ou en dépassant, ainsi qu'avec des usagers faibles.



	35-64	65-74	75+
Signaux de proiorité	158	61	102
Priorité de droite	46	15	22
Sigaux tricolores	57	11	28
Rond-point	28	5	4
Entre intersections	1362	267	319

Classes d'âges



	35-64	65-74	75+
Inconnu	5	3	2
Nuit sans éclairage	8	5	2
Nuit avec éclairage public	30	12	16
Aube	5	4	4
Jour	53	76	76

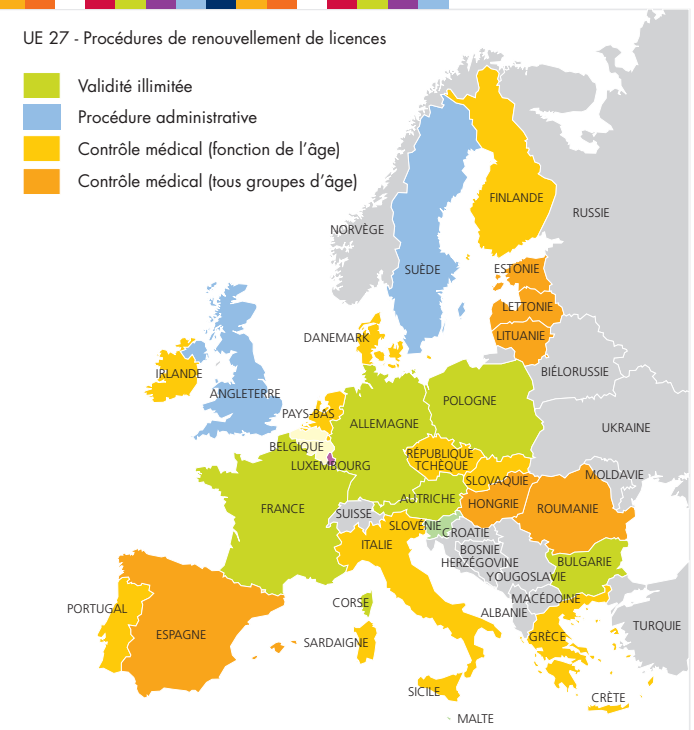
Classes d'âges

(en haut) Victimes mortelles selon le type de carrefour et l'âge
(en bas) Victimes mortelles selon l'éclairage et l'âge
Source DG Statistique (2008-2012). Infographie IBSR.

On constate qu'en dépit du nombre de victimes relativement élevé chez les piétons et les cyclistes âgés, l'attention se porte quasi exclusivement sur leur conduite automobile et sur la perspective de leur imposer des tests d'aptitude à celle-ci. Cette question est en discussion pratiquement dans tous les pays d'Europe. En Belgique, en cas de doute, la décision est prise par le médecin, sur base de l'article 6 du code de la route, dirigeant, si besoin, la personne vers un Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA)

Or, l'évolution des réflexes liée à l'âge et/ou l'existence d'une maladie chronique n'entrainent pas nécessairement une inaptitude à la conduite. Ces difficultés sont généralement compensées, si nécessaire, par le choix de l'endroit et de la période de conduite et par un comportement plus prudent, en maintenant des distances plus importantes, en dépassant moins souvent…

Malgré le nombre important de pays prévoyant un programme de renouvellement obligatoire du contrôle, rien n'a permis jusqu'ici d'établir que ce type de mesure permettait effectivement d'améliorer la sécurité routière.



Procédure de renouvellement du permis de conduire dans 27 pays européens. Source : Consol 2013.

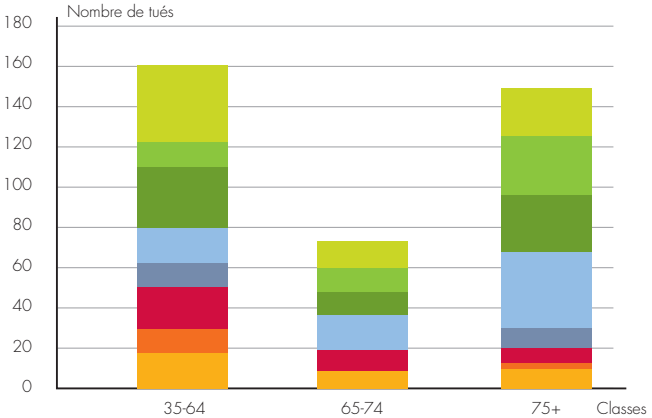
Lorsqu'ils ne peuvent plus conduire, ou qu'ils ne conduisent pas, les seniors se déplacent alors à pied et à vélo et courent bien plus de risques d'accidents graves, que comme automobilistes. L'IBSR estime par ailleurs que le risque que les conducteurs seniors font courir à d'autres usagers est dix fois moins élevé que celui qu'ils courent eux-mêmes en tant que piéton.

Lorsque des personnes âgées cessent de conduire, c'est presque toujours pour des motifs de santé et rarement parce qu'elles ont opté pour un autre mode de transport. A partir de ce moment, elles remplacent ces déplacements de manière très limitée. L'arrêt de la conduite est souvent synonyme d'une réduction de la mobilité. Les personnes âgées qui avaient déjà utilisé d'autres modes de transport peuvent plus facilement compenser leurs besoins en matière de mobilité.

Le senior piéton

Comme l'indiquent les statistiques, si le nombre total de piétons accidentés a légèrement diminué au cours des dix dernières années, le nombre de piétons âgés tués ou grièvement blessés reste très élevé en comparaison des autres classes d'âge.

La plupart des accidents de la route ont lieu aux carrefours et sont le plus souvent causés par des conducteurs qui ne se sont pas arrêtés au passage pour piétons. Une étude a par ailleurs montré que plus de la moitié des accidents survenus sur des passages pour piétons se sont produits sur la seconde moitié de la traversée.



	35-64	65-74	75+
Inconnu	38	12	24
Traverse sans passage	11	13	29
Traverse à côté passage	31	12	28
Traverse sur passage non réglé	18	16	38
Traverse sur passage réglé par feu	12	1	9
Marche sur la chaussée	20	10	9
Travaille, joue sur la chaussée	12	0	2
Marche sur le trottoir (ou piste cyclable)	18	9	10

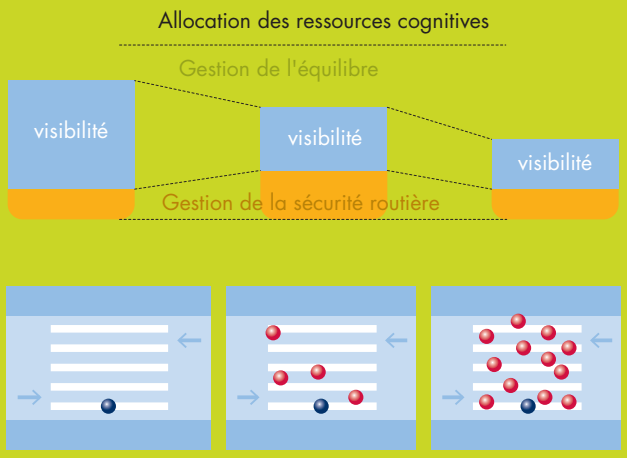
Répartition des piétons tués en fonction de leur position. Source DG Statistique (2008-2012). Infographie IBSR

À Paris, une étude sur les comportements des piétons seniors

Un éclairage particulièrement enrichissant sur la perception des seniors à propos de leur sécurité en tant que piéton est proposé à travers les résultats de l'analyse des procès-verbaux d'accidents de piétons d'une part, et d'une enquête d'autre part.

Quels sont leurs besoins et leurs difficultés ? Quels sont le risque réel et le risque ressenti en termes de sécurité de leurs déplacements ? De nombreux éléments, fort intéressants, se dégagent, à prendre en compte lors de l'élaboration de projets de petite comme de grande importance.

On constate par exemple que sur un passage piéton, la gestion de l'équilibre couplée à celle de la sécurité routière mobilise toutes les facultés des seniors. Et lorsque le passage piéton est très fréquenté, leur visibilité est moins bonne et la traversée devient très dangereuse. En résumé, la peur de la chute, une mauvaise connaissance des véhicules manœuvrant, la difficulté d'anticiper et de gérer des situations complexes, et la nécessité de voir et d'être vu constituent les principaux facteurs de risque, dont il faudra tenir compte.



Source : Marion Maestracci et Alain Boulanger, Colloque « Les ainés et la sécurité routière », Lyon, novembre 2013.

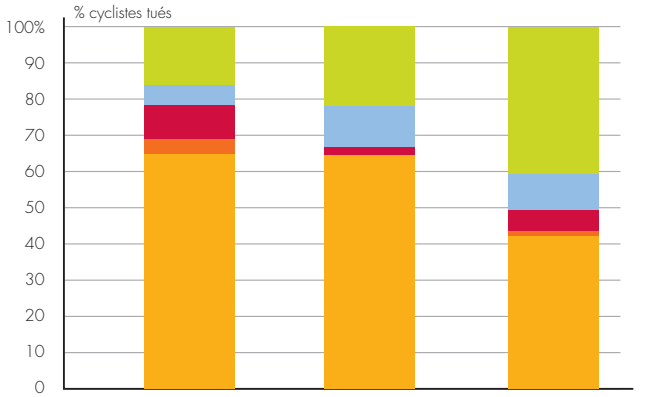
Le senior à vélo

Selon l'IBSR, près de la moitié des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus. Chez les cyclistes âgés, les accidents au niveau des carrefours occupent une place fort importante. Plus particulièrement, on observe que chez les cyclistes de plus de 75 ans, plus de la moitié des accidents a eu lieu accident à un carrefour.

La figure ci-après présente la répartition des accidents mortels en fonction des manœuvres accomplies par les cyclistes. Chez les cyclistes d'âge moyen, les accidents se sont produits majoritairement sur des segments de route reliant des carrefours, alors que chez les cyclistes âgés, ce sont les accidents au niveau des carrefours qui occupent une place beaucoup plus importante. Ce sont surtout les carrefours régis par des signaux de priorité qui s'avèrent dangereux.

Quant au vélo électrique, celui-ci constituerait-il un danger plus important qu'un vélo classique pour les seniors ? Ce n'est pas impossible. Les chutes se produisent à une vitesse plus élevée et les blessures sont plus graves. Le rayon de braquage est plus important.

Une étude néerlandaise sur les accidents de vélo a montré que, dans deux accidents sur cinq, le poids de la bicyclette peut avoir contribué à la chute ou à l'accident. Des précautions doivent donc être prises. Il faut notamment s'habituer à utiliser un vélo électrique en effectuant d'abord des petits trajets sur des itinéraires connus. Aux Pays-Bas, des formations sont organisées pour les seniors sur un circuit spécialement aménagé à cet effet.



	35-64	65-74	75+
Signal de priorité	21	17	40
Priorité de droite	8	4	9
Feux tricolores	12	4	6
Rond-point	5	2	1
Entre intersections	85	49	42

Classes d'âges

Cyclistes tués selon le type de carrefour et l'âge
Source DG Statistique (2008-2012). Infographie IBSR.

En s'appuyant sur les besoins des seniors en regard des modes de déplacement qui sont à leur disposition, diverses initiatives et actions peuvent être mises en place afin de faciliter, de sécuriser, voire d'apprendre à être plus et mieux mobile.

[Qu'est-ce qu'une plateforme Wimoov ?]

A Bordeaux, Wimoov: une plate-forme mobilité pour les plus fragiles

Depuis septembre 2015, des seniors vulnérables dans leurs capacités de déplacement en toute autonomie peuvent bénéficier du dispositif développé par Wimoov. Une phase d'expérimentation est prévue, avec pour objectif l'accompagnement de 50 personnes dans un premier temps.

La personne est orientée à partir d'une fiche de liaison adressée au conseiller mobilité par le prescripteur (services sociaux...). Le conseiller procède alors à un « bilan de compétences mobilité », via un entretien individuel ayant pour but de mieux comprendre la situation et les besoins du bénéficiaire.

Des formations sont également proposées à un petit collectif de seniors. Elles ont pour objectif de développer les compétences individuelles des bénéficiaires et portent sur :

- le repérage en milieu urbain ;
- le déplacement en transports en commun ;
- le déplacement grâce aux nouvelles technologies ;
- la sécurisation des déplacements ;
- l'apprentissage des codes de circulation en ville ;
- les moyens de transports intermodaux ou la gestion et l'entretien de son véhicule.

Chaque formation se décline en modules théoriques et pratiques pour mieux évaluer l'acquisition des connaissances et compétences.

Source : Wimoov – une plateforme mobilité pour les publics fragiles. www.villesamiesdesaines-rf.fr.

Wimoov, plateforme d'accueil Paris-Normandie
Source : preventionroutiere.asso.fr.

Un questionnaire pour évaluer ses capacités de conduite

L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) et l'Institut pour la mobilité de l'université de Hasselt (IMOB) prônent une évaluation de l'aptitude à la conduite par étapes, avec complexité croissante, c'est à dire en commençant par des questionnaires, qui, en cas de mauvais résultats, sont suivis par des tests psychiques et/ou physiques et enfin, si nécessaire, un test de conduite . Cette manière de procéder leur parait plus efficace que d'imposer une évaluation de la conduite obligatoire de tous les seniors. Le questionnaire peut constituer une première étape de sensibilisation.

Ils ont mis au point, en une quinzaine de questions, un test à l'intention des seniors et de leurs proches. Les questions figurant dans ce questionnaire traitent notamment du comportement et des habitudes dans la circulation, des situations de trafic difficiles, des aspects médicaux, des infractions et des accidents.

Source : « Conducteur de 65 ans et plus : évaluez vos capacités à conduire. » www.senior-test.be.

Des stages de maîtrise de la conduite automobile

La Province du Brabant wallon offre une participation financière aux seniors de la Province qui souhaitent suivre un stage de maitrise automobile. Encadré par des professionnels et au volant d'une voiture du centre Peugeot Driving Academy de Nivelles, ce stage vise :

- à les aider à développer une conduite anticipative tout en tenant compte de l'évolution de la technologie des véhicules ;
- à identifier et à corriger certains réflexes acquis au fil du temps ;
- à leur faire prendre conscience des dangers de la route ;
- à les aider à prévoir les gestes des autres conducteurs ;
- à les familiariser avec le code de la route actuel dans les conditions de circulation d'aujourd'hui.

Maintenir sa capacité de conduite

La voiture reste un mode de déplacement très pratique et très confortable lorsque les moyens des seniors le leur permettent. Elle ne doit pas être utilisée en toutes circonstances et priver ces personnes de l'exercice que leur procure la marche par exemple.

Les seniors doivent être conscients des limites possibles de leurs capacités de conduite et donc du risque accru encouru, de la façon de conserver une mobilité sûre et durable et de la manière d'utiliser les nouvelles technologies pour accroître leur sécurité.

Des stratégies voient le jour afin d'aider le conducteur âgé à rester bien informé de l'évolution du code de la route, des comportements à adopter dans la circulation, voire à l'aider à faire le point quant à sa pratique de la conduite d'un véhicule. Certaines communes en Wallonie organisent des séances de remise à niveau du code de la route encadrées par la police. Selon les cas, des quiz, l'utilisation d'un simulateur de conduite… sont aussi proposés. La police fédérale propose également ses services aux conseils consultatifs des ainés.

Se familiariser avec les transports en commun

Les seniors ont des besoins spécifiques pour utiliser les transports en commun. Ceux-ci s'expriment principalement en termes :

- d'accessibilité : itinéraire jusqu'à l'arrêt, montée-descente ;
- de prix ;
- de fréquence ;
- de localisation des arrêts par rapport à leur domicile et à leur la destination ;
- de confort des points d'arrêt : bancs, éclairage, protection contre le vent et la pluie ;
- de sécurité vis-à-vis d'agressions possibles.

Lorsque la personne n'est pas familiarisée avec l'utilisation des transports en commun, il peut être nécessaire de lui apprendre à identifier son itinéraire, à se déplacer en sécurité jusqu'à l'arrêt, puis dans l'autobus. L'objectif est aussi de rassurer, car le sentiment d'insécurité peut constituer un véritable frein : peur de ne pas avoir le temps de sortir du bus, d'être coincé par la porte automatique, de perdre l'équilibre, de se trouver serré ou bousculé dans la foule…

Seniors, apprentissage de la mobilité. Source : resterMobile.ch.

Des ateliers pour apprendre à utiliser les transports en commun

La Ville de Morges (Suisse), en collaboration avec l'Association Transports et Environnement - ATE, propose des ateliers d'une demi-journée pour les seniors, comportant des exposés théoriques et des mises en situation, afin de les aider à se déplacer aisément en transport en commun.

Ils sont destinés aux habitants de plus de 65 ans, à la recherche d'un service adapté à leurs besoins, pour qui les automates pour acheter les titres de transports semblent incompréhensibles ou qui se sentent limités de quelque manière que ce soit dans leurs déplacements quotidiens.

Par le biais de conseils, d'astuces et d'exercices pratiques, les ateliers ont pour objectif d'aider les personnes âgées à se déplacer en sécurité comme piéton et usager des transports en commun, à être autonome et indépendant, voire à leur permettre de combiner différents modes de transport.

Ces formations sont organisées dans plusieurs communes suisses.

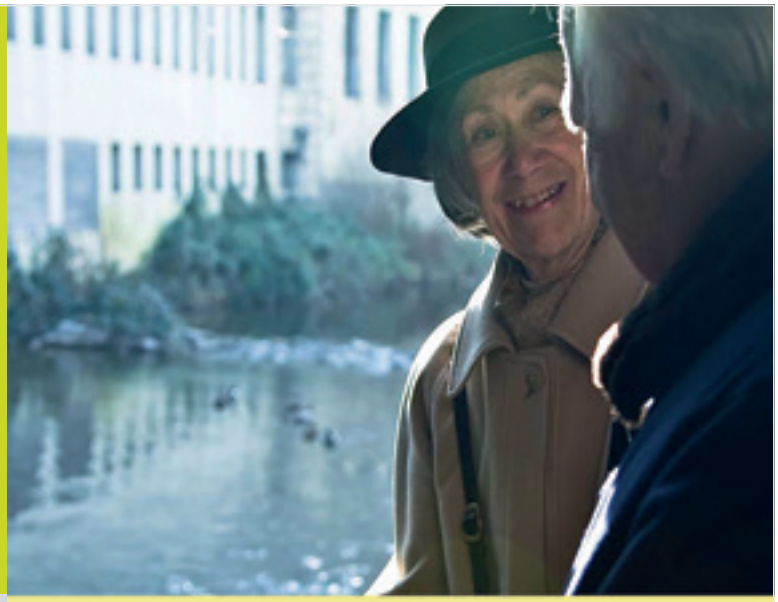
Source : www.restermobile.ch

Seniors, apprentissage de la mobilité. Source : resterMobile.ch.

Marcher sans limite d'âge

… est un guide publié par Mobilité piétonne - L'association suisse des piétons - à l'attention des piétons seniors, afin de les sensibiliser aux risques et de leur proposer des recommandations quant aux comportements et aux attitudes à adopter sur le trottoir, pour traverser aux passages piétons ou en dehors de ceux-ci, aux abords des arrêts de transport public… Il s'adresse aussi aux automobilistes qui doivent redoubler de prudence par rapport aux usagers piétons.

Source : Marcher sans limite d'âge. Pour des déplacements sûrs. Mobilité piétonne, Zurich, 2010.



Source : departement06.fr.

Sensibiliser le piéton

Les statistiques le confirment : une pratique régulière de la marche permet en particulier de repousser l'âge auquel surviennent les premiers handicaps, d'augmenter l'espérance de vie en bonne santé et de conserver une autonomie. Ces enjeux sociaux sont renforcés par le fait que le maintien à domicile des seniors constitue une priorité.

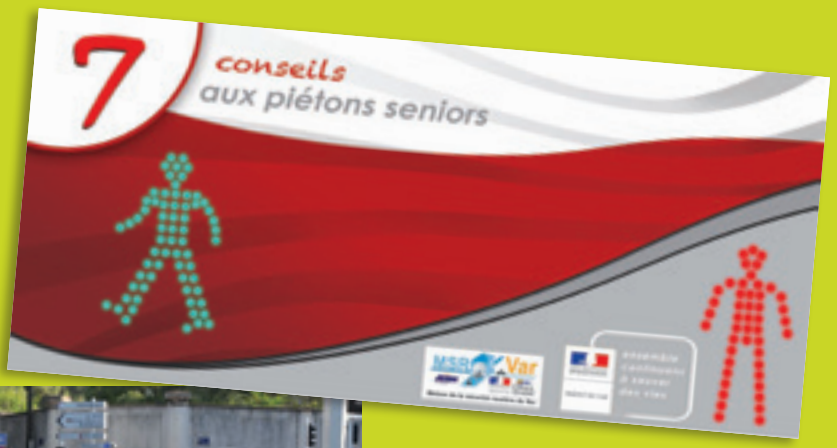
Cependant, les exigences en matière d'infrastructures sont importantes et doivent être satisfaites, au risque que celles-ci soient dangereuses et vecteur de chutes graves à partir d'un certain âge, voire tout simplement de rendre les déplacements peu attractifs.

Marche-en-Famenne. Aménagement piéton. Source : ICEDD.

Un plan de ville pour les personnes à mobilité réduite

Pro Infirmis Vaud a développé un plan de la ville de Lausanne permettant aux personnes à mobilité réduite d'anticiper leurs déplacements. Des pictogrammes colorés (de vert à rouge, selon la difficulté) avec des valeurs chiffrées (pente, passage étroit…) permettent une lecture chromatique rapide, tout en conservant une précision numérique. Les données ont été relevées par des citoyens.

Source : Pro Infirmis Vaud



Sensibiliser les piétons seniors

A Toulon, le Centre communal d'Action Sociale s'est associé au Service de sécurité routière pour organiser des séances ludiques de 2 heures animées par un professionnel. Le programme porte sur les éléments de déplacement et de perception de l'environnement et rappelle des paramètres de sécurité routière concernant les éléments propres au troisième âge : aptitude, perception, adaptation des capacités de conduite et de déplacement. Les participants peuvent, grâce à un exercice pratique avec un réflexomètre, mesurer leur temps de réaction à partir d'un stimuli visuel ou sonore.

Dans le département du Var, l'ensemble des usagers est invité à observer une vigilance toute particulière à l'égard du troisième âge et a lancé, en septembre dernier, une campagne de distribution de 11 000 dépliants sur 28 marchés provençaux. Cette opération de communication vise aussi à inciter les personnes âgées à observer sept conseils précieux afin de se préserver du manque de vigilance des autres conducteurs.

Source: Var : campagne de communication. Conseils aux piétons seniors

Remise en selle

Quel rôle peut jouer le vélo comme mode de déplacement des seniors ? Une initiation, voire une remise en selle, sont susceptibles de rappeler les fondamentaux. Pour que le vélo soit crédible, il est indispensable que l'espace public offre des conditions de circulation adaptées à ce public-cible.

Vélo à assistance électrique : le vélo de demain ?

Le VAE connait un développement important, en particulier auprès des plus de 50 ans, et tout porte à croire qu'il est promis à un bel avenir. Il pourrait même booster le retour du vélo comme alternative attractive aux autres modes de déplacement pour des trajets un peu plus longs et présentant quelques pentes.

Or, son utilisation nécessite de prendre en compte de nouveaux paramètres car il est plus lourd, donc moins maniable, et atteint une vitesse bien plus élevée : maximum 25 km/h, alors que, en moyenne, on considère qu'en vélo classique, on se déplace à du 15-18 km/h. Les conséquences en cas de chute sont bien différentes.

Seniors, écolage au vélo électrique. Source : youtube.

A Wanze, des sorties «vélos électriques» pour les 50 ans et +

Cette activité est organisée dans le cadre des activités sportives proposées aux 50 ans et +, par l'asbl Vive le Sport (Centre sportif local) et propose chaque semaine à la belle saison des sorties encadrées à vélos à assistance électrique : l'occasion de pratiquer une activité physique en plein air dans une ambiance conviviale, mais aussi une opportunité de se remettre en selle en testant ce type de bicyclette. Le mardi est destiné au perfectionnement et le mercredi à l'initiation.

Source : www.wanze.be/loisirs-et-tourisme/sport

Action «Ballade vélo en famille». Source : mda.marche.be.

A Marche-en-Famenne, des sorties à vélo pour les ainés et leurs petits-enfants

Le projet de remise en selle propose deux fois par an des sorties à vélo encadrées pour les ainés, afin de retrouver le plaisir de faire du vélo, de s'affranchir dans la circulation et de passer un moment convivial avec ses petits-enfants. C'est aussi l'occasion de (re)circuler en ville en vélo et de découvrir certains aménagements récents avec une escorte policière.

Toutes les sortes de vélos sont présents : du vieux vélo sorti pour l'occasion au vélo à assistance électrique récemment acheté ou emprunté. Trois vélos électriques sont mis disposition : un moyen pour certains de les tester. Après l'effort : une petite collation.

Il s'agit d'un projet intergénérationnel réalisé en collaboration avec la Maison des Ainés de Marche-en-Famenne, le Plan de cohésion sociale et le Conseil consultatif communal des aînés de Rochefort.

Source : www.paysdefamenne.be/famenne-mobilite/remise-en-selle.
Illustrations : photos

> Des services et des solutions spécifiques

Les exemples qui suivent épinglent des initiatives spécifiques destinées à rencontrer les besoins de mobilité, de sécurité et de confort des seniors dans leurs déplacements.

Du transport personnalisé

Des formules existent afin de permettre aux personnes, qui ne disposent pas de solution pour se déplacer, de bénéficier d'un service qui se révèle plus ou moins complet selon les cas.

En Wallonie, beaucoup de communes et d'associations proposent des solutions de ce type[1]. Des services de transport d'intérêt général (STIG), appelés aussi taxis sociaux, voient le jour depuis de nombreuses années. Un décret de la Région wallonne et ses différents arrêtés d'exécution[2] règlementent cette matière et fixent un tarif maximum (2,60 € le trajet ou 0,35 €/km).

Chaque organisme détermine les catégories de personnes qui pourront bénéficier du service.

Ce sont principalement les personnes âgées, isolées, à mobilité réduite, présentant des difficultés financières, bénéficiant du revenu d'intégration sociale, sans moyen de transport personnel, connaissant des difficultés passagères de transport (accident, maladie, hospitalisation d'un parent,…), demandeurs d'emploi, jeunes mamans se rendant à la consultation ONE, … ou tout simplement l'ensemble des habitants de la commune (avec le droit de réserver une priorité pour un type de personne déterminé).

Autre possibilité : la Centrale des moins mobiles peut proposer un service qui va rencontrer, entre autres, les besoins des seniors qui éprouvent des difficultés à se déplacer. Elle fonctionne avec des chauffeurs volontaires qui utilisent leur véhicule pour transporter les personnes.

1 Cfr. la Cemathèque 32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives. Icedd pour le compte du SPW, Namur, avril 2011.
2 Décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et de location de voitures avec chauffeurs (Moniteur belge du 20 novembre 2007) et Arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009 portant exécution du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (Moniteur belge du 8 septembre 2009).

En haut : Evian, service de transport «Ptit bus». Source : ville-evian.fr.
En bas : Jemappes, taxi social. Source : laprovince.be.

En haut : Service de tranport pour seniors. Source : prosenectute.ch.
En bas : Chaumont-Gistoux, taxi social. Source : lalibre.be

Senior-mobilité : un service de voiture avec chauffeur sur-mesure

Ce concept propose sur toute la France une solution sur mesure et personnalisée qui allie transport et accompagnement pour le déplacement concerné. Ainsi par exemple la personne peut être conduite à la gare, jusqu'à sa place assise dans le train, et une aide est proposée pour porter les bagages.

Deux approches sont possibles. La première est la réservation d'un véhicule privatif. La seconde, plus économique, utilise un véhicule partagé. Ainsi, sur un même parcours, le chauffeur embarque plusieurs passagers, ce qui permet de mutualiser les coûts, favorise une meilleure occupation des véhicules et est favorable à une diminution des nuisances en ville.

Dans ce cas précis, il s'agit d'un réseau de chauffeurs professionnels, qui est formé aux problématiques du vieillissement et à l'accompagnement en dehors du véhicule des personnes fragilisées. L'utilisation de l'offre de transport existante permet aussi de satisfaire des chauffeurs en demande de courses en heures creuses.

Les clients sont des particuliers ou des institutions : services communaux, services de santé…

Source : cityzenmobility.fr.

« Taxi-seniors » à Chaumont-Gistoux

… est une initiative de l'asbl Liberté et Solidarité de Chaumont-Gistoux, qui assure le transport, dans un rayon de 20 kilomètres, de personnes âgées en difficulté de mobilité et habitant la commune, vers l'hôpital, les médecins, pharmaciens, paramédicaux, services administratifs ou sociaux.

Les réservations sont prises 48 heures à l'avance, de 9 à 12 heures du lundi au vendredi, Ce sont des volontaires qui assurent les gestions administrative et technique nécessaires à la mise en œuvre des buts de l'association.

Les prestations sont gratuites, hormis les frais de stationnement du véhicule qui sont à charge de la personne transportée.

Source : www.taxi-seniors.sitew.com

A Jurbise, un abonnement de 50 trajets par an

… est offert aux seniors afin de leur assurer plus de mobilité. Le service a pour objectif de proposer un transport gratuit à toute personne du troisième âge sans moyen de locomotion.

L'abonnement de 50 trajets correspond en moyenne à un trajet par semaine et par personne.

Les trajets sont limités à l'entité sauf pour les consultations médicales. Les bénéficiaires peuvent être accompagnés dans tous leurs déplacements, pour une consultation chez le médecin, faire leurs emplettes…

Source : jurbise.be/administration/services-communaux/commune

Une tarification attractive des transports en commun

Les sociétés de transport en commun ont toutes développé des systèmes de tarification attractifs pour les seniors.

Le TEC, la STIB et De Lijn proposent un abonnement annuel, respectivement de 36, 60 ou 51 €, pour un accès illimité aux lignes de bus, tram ou métro, auquel s'ajoute le prix de la carte Mobib. Sur le réseau du TEC, les bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM) doivent uniquement s'acquitter du prix de la carte MOBIB, à savoir, 5 €.

Pour voyager sur le réseau de la SNCB, le principe est un peu différent : Le billet senior, coûte 6 € pour 1 aller-retour dans la même journée, vers n'importe quelle destination dans le pays, en deuxième classe. En semaine, le voyage ne peut commencer avant 9h.

Des équipements adaptés

Différents engins d'aide à la marche ou cadres de marche voient le jour : déambulateurs, tribunes, rollator… et permettent à des seniors de se déplacer pour autant que l'espace public soit parfaitement adapté, ce qui doit constituer un objectif à terme pour chaque commune.

Le rollator à quatre roues est très stable et maniable, il peut même être équipé en « tout-terrain » grâce au placement de roues en caoutchouc et de ses freins. Il est muni d'une assisse qui permet de se reposer.

En haut : Service de tranport bus. Source : thinkstockphotos. En bas : rollateur. Source : sanitaets-online.de.

Ecolage au rollateur. Source : menghuili.com.

Palaiseau adopte le rollateur

La mairie de Palaiseau (France-Essonne) a déclaré 2009 année du piéton. Le Centre communal d'action sociale (CCAS) a commandé 20 rollateurs, après un test effectué dans une maison de retraite, qui a permis de constater que cette aide à la marche peut stabiliser des personnes âgées qui, sans cela, ne se déplaceraient plus. Les 20 rollateurs sont mis à la disposition des seniors sous forme de prêt ponctuel, afin de leur permettre de se familiariser avec ces appareils. Ensuite, le CCAS peut, au cas par cas, aider les personnes nécessiteuses à s'en équiper.

Toutefois, favoriser la mobilité de ces personnes fragilisées nécessite aussi un travail sur l'espace public (éclairage, qualité des revêtements, cheminements…) et des moyens humains et financiers.

Les seniors sont en tête des statistiques d'accidents à vélo en Europe. Des réflexes plus lents ? Une force physique déclinante ? Certains équipements complémentaires sont également de nature à sécuriser leur utilisation.

Des vélos adaptés aux Pays-Bas

Des vélos, exploitant de nouvelles technologies qui compensent les carences physiques de l'âge, sont en cours de développement.

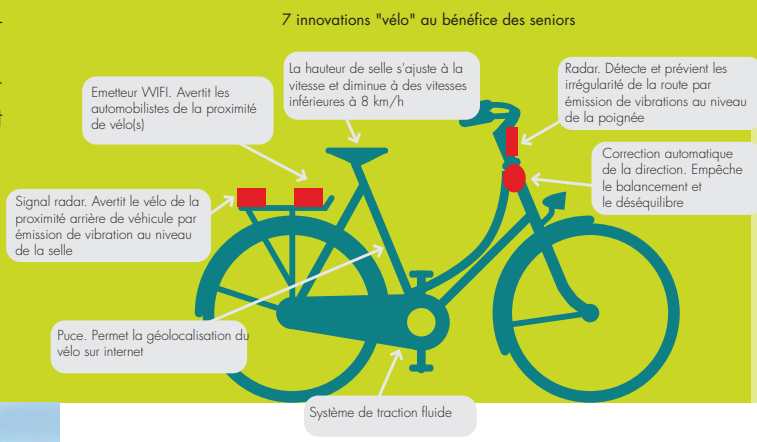
Pour améliorer la stabilité et les manœuvres de montée/descente du vélo, un cadre adapté (en «col de cygne») a été développé. Les roues sont plus petites et la selle s'abaisse de 7cm à l'arrêt, afin de permettre de poser les deux pieds par terre et d'éviter ainsi de reposer tout le corps sur un seul pied (facteur de risque).

D'autres améliorations ont aussi été développées : correction automatique d'oscillations dans le tube de direction, détection d'obstacles à l'avant avec émission de vibrations dans les poignées, assistance électrique pour stabiliser la vitesse du vélo, selle qui vibre à l'approche d'un véhicule à l'arrière, balise GPS pour localiser le vélo (et donc la personne), émission d'un signal Wi-Fi pour prévenir un véhicule de l'approche du vélo (problème de l'angle mort).

Ces technologies innovantes ne sont pas encore commercialisées. Elles ont aussi un coût non négligeable. Sur le marché néerlandais, un marché existe pour ce type de vélos, même si la demande à ce jour est encore faible.

Source : Ouderen stappen anders op, Fietsverkeer n°37 – cité par Luc Goffinet.

Source : servicepublic.brussels.



Tricycle. Source : vermeiren.be.

Des tricycles (sans moteur) sont aussi conçus à l'intention des adultes âgés. Ils présentent l'avantage d'être plus stables qu'une bicyclette et conviennent mieux aux personnes qui sont sujettes à une perte d'équilibre. Le siège est également plus confortable car l'assise est plus large. L'empattement de ce type de vélo permet aisément le transport des courses par exemple. Ils peuvent être équipés d'une assistance électrique.

Toutefois, ils sont plus lourds et plus encombrants qu'une bicyclette. Certains modèles sont plus bas et offrent de moins bonnes conditions de visibilité dans la circulation : pour voir comme pour être vu. Ils sont également moins maniables. Les tricycles sont plutôt à envisager pour des trajets sur des infrastructures qui leur conviennent, là où la circulation est lente : en zone 30, ou mieux encore dans les zones résidentielles et de rencontre.

> Un espace public accessible et sûr

Répondre aux besoins du senior, qu'il soit conducteur ou passager d'une voiture, piéton, cycliste ou usager des transports en commun, consiste notamment à mettre à sa disposition une infrastructure et des équipements qui prennent en compte ses exigences de sécurité et de confort et qui intègrent les spécificités de ses déplacements.

Les bonnes pratiques en matière d'accessibilité et de sécurité des déplacements tiennent compte des besoins des usagers plus fragiles : à mobilité réduite ou âgés. Nous en rappelons ci-après les principales règles.

Le senior à pied

La qualité des aménagements urbains a un impact considérable sur tout piéton en général et sur le piéton senior en particulier, en termes d'attractivité, donc de plaisir de marcher, et en termes de sécurité, c'est-à-dire d'absence de danger présent ou latent.

A Vancouver, l'opération intitulée « Panthères blanches » consiste à intégrer systématiquement des personnes de plus de 65 ans au processus de décision sur l'aménagement urbain.

Si la plupart des accidents impliquant un piéton repris dans les statistiques sont des collisions avec un véhicule à moteur, des piétons sont également gravement blessés voire tués à l'occasion de chutes, sans qu'aucun véhicule ne soit impliqué. Ces situations ne sont pas considérées comme un accident de la circulation.

Les chutes dans l'espace public se produisent le plus souvent sur le trottoir, en descendant de celui-ci (bordure) ou à proximité des zones de transport en commun. Elles sont dues à une perte d'équilibre et à l'absence de mécanisme compensateur pour rétablir celui-ci.

Les causes sont généralement l'état des revêtements, les trous, les feuilles, la neige et le verglas. Le nombre élevé de chutes pendant la marche nécessite qu'une attention particulière soit accordée à la planéité et à la rugosité des revêtements.

Les principaux points évoqués ci-après intéressent les personnes à mobilité réduite et les seniors, et plus largement tous les piétons, dans leurs déplacements de proximité, mais également pour se rendre aux arrêts de transport en commun. Mais les seniors ont des besoins spécifiques, en relation directe avec leur état de santé et les difficultés physiques, perceptives et cognitives.

Globalement, l'aménagement visera la création d'un environnement agréable, accueillant et rassurant pour tous, prenant en compte les aspects fonctionnels qui contribuent au confort et les aspects sensibles qui participent au plaisir de se déplacer dans ce lieu. Un espace public qui les incite à sortir sera favorable à leur autonomie et à leur santé, ainsi qu'au tissage de lien social.

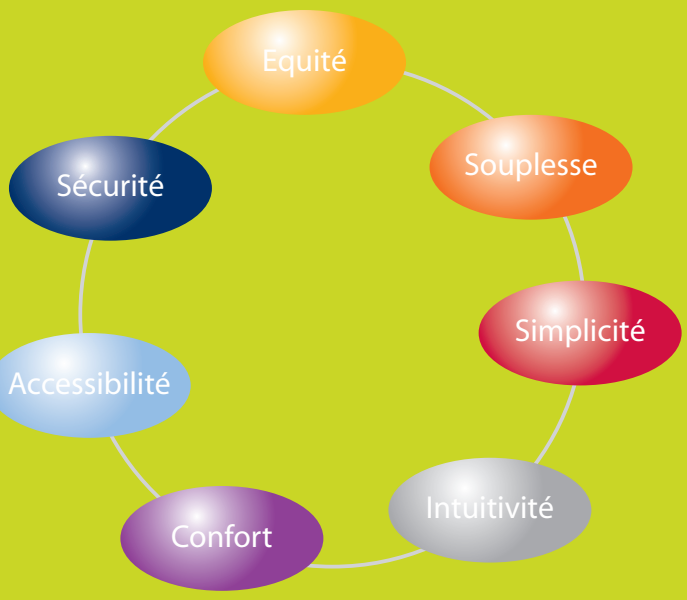
La proximité de lieux attractifs suscite aussi l'envie de sortir du domicile : commerces et services, espaces de convivialité et espaces verts pourvus d'abris et de bancs : dans un rayon de 300 mètres.

Du design universel pour le confort de tous

Cofondateur du « Creative Space Lab », Ludovic Hennion œuvre pour une société inclusive en promouvant la mise en pratique de la conception universelle dans l'aménagement des territoires et des espaces de vie. Cette démarche, initiée par l'architecte Ron Mace, consiste à concevoir des produits et des services utilisables par toutes les personnes, quelles que soient leurs capacités physiques et intellectuelles, sans besoin d'adaptation spécifique.

Ce concept est applicable à de nombreux équipements : les portes automatiques, les places de parking, le mobilier urbain…

Toutefois, la conception universelle est susceptible de se heurter à certaines limites et consiste parfois à trouver les meilleurs compromis possibles. Par exemple, certaines adaptations souhaitées par des usagers en fauteuil roulant ne conviennent pas aux malvoyants, comme la suppression des ressauts sur la voie publique.



Marche assistée par rollateur. Source : autobahn.eu.

Les trottoirs

De nombreux critères doivent être satisfaits. En particulier :

- les largeurs de trottoir sont confortables. Le minimum est fixé par le CWATUP à 1,5 m, à ajuster vers le haut en fonction des flux de piétons ;
- les revêtements de sol sont plans et non glissants ;
- les pentes sont acceptables et le dévers ne dépasse pas 2 % ;
- les trottoirs sont entretenus : réparation des trous, scellement des pavés déboités… ;
- l'éclairage public est adéquat ;
- plus globalement, des espaces de rencontre sont disponibles et ponctuent l'itinéraire.

Quelques recommandations

On estime qu'au-delà de 8 mm d'ondulation de la surface, 20 % des seniors rencontrent des difficultés (Leake et al., 1991).

En cas de revêtement modulaire, les joints sont à soigner particulièrement. Les racines d'arbres sont parfois sources de déformation des revêtements. Des essences à faible développement des racines sont à envisager à proximité des cheminements structurants, en prêtant attention également à leur plus grande sensibilité au vent.

Mobilier urbain adapté aux seniors. Source : velopa.be.

Le mobilier urbain

Les bancs jouent un rôle très important dans la mobilité des seniors. Pour être appréciés et utiles, ils doivent répondre à certains critères.

Ainsi, ils seront placés à intervalle régulier sur les itinéraires structurants empruntés en particulier par les seniors, notamment sur les tronçons en pente : tous les 150 mètres environ. Ils seront droits au niveau de l'assise et du dossier, assez hauts et si possible munis d'accoudoirs pour pouvoir se lever facilement.

Chaque banc placé satisfera à une ou plusieurs fonctions.

Le « banc-relais » permet de faire une pause avant de redémarrer. Son rôle est essentiel pour le maintien de l'autonomie des personnes âgées. Il doit être placé le long d'un cheminement, même lorsque l'environnement n'est pas qualitatif.

Le « banc-attente » est destiné à patienter aux arrêts de bus, à l'extérieur d'un commerce… Il cumule aussi souvent la fonction de banc-relais.

Le « banc-plaisir » est placé dans un environnement qui présente des qualités paysagères et offre une certaine quiétude. Il ne doit pas nécessairement avoir une fonction de banc-relais dans le cadre d'un itinéraire piéton structurant.

Des mains courantes sont également utiles afin d'éviter des chutes notamment avant les traversées, au droit de trottoirs en pente forte, sur les îlots refuges, dans les cheminements en pente, le long d'escaliers.

A Lyon, les premiers « assis-debout » ont été placés

… pour répondre à la demande des seniors, avec la participation d'une vingtaine de personnes qui ont contribué à la localisation des lieux d'implantation pertinents. Il a fallu ensuite affiner le système pour optimaliser la hauteur de ces dispositifs. Toutefois, le mode d'emploi de ces sièges reste encore insuffisamment connu. Certains usagers l'ont parfaitement adopté, mais il n'est pas rare de constater des détournements d'utilisation comme dépose-vélo par exemple.

Lyon, mobilier urbain à la Place des Celestins. Source : ICEDD.

Processus participatif. Source : villesamiesdesaines-rf.fr.

A Dijon, un processus participatif pour choisir les lieux de repos

Pour que les bancs et sièges installés au centre-ville répondent au mieux aux attentes des dijonnais, il leur a été proposé de participer pleinement à cette implantation via des visites commentées et des réunions participatives. L'idée était d'intégrer le regard des habitants ainsi que leur expertise d'usage en fonction des moments de la journée.

Cette action de coopération citoyenne a eu pour spécificité de réunir une quarantaine d'habitants, des riverains, des services techniques de la ville et un collectif d'urbanistes et de sociologues. L'étude a également intégré les propositions formulées par les habitants durant l'audit urbain mené lors de l'entrée de Dijon dans la démarche Villes Amies des Aînés et par les membres du Conseil Municipal des enfants.

Diverses propositions d'aménagements sur le court terme ou sur le long terme ont pu être faites suite à cette démarche. C'est ainsi qu'en 2013 par exemple, huit strapontins ont vu le jour sous les halles, près de la borne-fontaine, pour offrir aux dijonnais âgés quelques instants de repos lors du marché.

Source : Une démarche innovante pour installer des structures de repos dans la ville, villeamiedesaines-rf.fr.

Les traversées de chaussée

Il est suggéré de considérer une vitesse de déplacement de 0,5 – 0,75 m/s aux feux de signalisation franchis par de nombreux seniors. Des détecteurs infrarouges permettent également d'allonger la phase verte des piétons.

Une étude américaine a montré que les passages pour piétons font baisser le nombre d'accidents impliquant des seniors à partir du moment où ils ne sont pas situés à plus de 800 mètres l'un de l'autre.

Une bonne visibilité est indispensable. Conducteurs de véhicules et piétons doivent voir et être vus. Ceci est particulièrement important dans les espaces de traversée potentielle.

L'implantation des passages piétons et l'aménagement de leurs abords doit prendre en compte le champ de vision des conducteurs et des piétons. Ainsi, il est recommandé de ne pas les tracer dans une courbe ou trop près de l'avant de l'arrêt de transport en commun. Les éléments susceptibles de masquer la traversée ou d'accentuer l'éblouissement dans les conditions d'usage normal (stationnement, mobilier urbain, surface réfléchissante, plantations…) doivent être évités.

Il faut donc éviter le stationnement de véhicules dans les 5 à 10 mètres en amont du passage piéton. Le code de la route impose 5 mètres lorsque le passage piéton n'est pas en avancée sur la zone de stationnement. Cette zone peut être utilisée en y plaçant du stationnement vélo, un espace de repos ou de la végétation qui ne masquera pas la visibilité.

La longueur et la complexité des traversées sont des facteurs d'accident. L'exposition au trafic automobile doit être la plus courte possible : en réduisant le nombre de bandes de circulation, avec des avancées de trottoir, en fractionnant la traversée par un refuge. Ainsi, les rues à sens unique sont plus faciles à traverser pour les seniors.

La présence des éléments suivants contribue aussi à sécuriser les traversées :

- les signaux sonores ;
- le compte à rebours de passage des feux du rouge au vert et du vert au rouge ;
- des ilots centraux sur les chaussées à plus de 1X2 bandes de circulation ou à grand trafic ;
- des abaissements de bordures parfaitement conformes aux recommandations[1].

La ville apaisée, avec ses quartiers en zone 30, ses zones résidentielles et ses zones piétonnes, a un impact positif sur les déplacements à pied des seniors. Toutefois, il faut être attentif à la lisibilité de l'espace et de son fonctionnement, en particulier dans les espaces partagés.

[1] Cfr. le Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous, Manuel du MET nr 10, Namur, 2006.

Couvin, traversée piétonne. Source : ICEDD.

Tokyo, feux sonores à durée prolongee. Source : youtube.

A Tokyo: des feux sonores et des feux à temps de traversée prolongé

Les piétons ont la possibilité de traverser la chaussée selon leur rythme de marche et leur handicap, grâce à des boîtiers de feux de signalisation qui combinent les fonctions suivantes :

- en appuyant sur le bouton situé en haut du boîtier et signalé en braille, le feu vert sonore pour personnes malvoyantes est annoncé par une mélodie et le temps de traversée est prolongé ;
- en appuyant sur le bouton de face, le feu vert pour piétons à mobilité réduite est activé et le temps de traversée prolongé ;
- il est également possible de télécommander à distance ces deux types de feux avec un émetteur portable et de préparer un itinéraire sécurisé pour les personnes malvoyantes en allant sur le site de la police métropolitaine de Tokyo pour localiser les emplacements des feux sonores.

Source : cité par l'Association Transport et Environnement, Suisse.

Les chantiers

Les cheminements piétons sont régulièrement entravés suite à l'apparition de chantiers de petite importance (ouverture de voirie par des concessionnaires par exemple) ou de grande ampleur (construction ou rénovation de bâtiments nécessitant une emprise sur la voirie, aménagements de l'espace public...)

Les seniors ont du mal à s'adapter aux modifications de leur environnement et sont alors particulièrement vulnérables.

C'est pourquoi, différentes consignes doivent être respectées, au risque de modifier voire de limiter les déplacements à pied des personnes fragilisées. Des cheminements sécurisés, praticables et bien signalés sont à proposer. Rappelons que la signalisation de chantiers fait l'objet d'une réglementation précise[1].

Quelle méthodologie ?

Il s'agit de mettre en évidence les principaux problèmes d'aménagement identifiés dans les quartiers et de faire des propositions.

Les thématiques concernées sont : les bancs publics et le mobilier urbain, les terrasses et les étalages des magasins, l'encombrement des trottoirs, les arrêts des transports en commun, les espaces de rencontre, les chantiers.

[1] Arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique, Moniteur belge du 21 mai 1999.

A Genève, « les aînés : les oubliés de la circulation. Diagnostic sécurité aînés »

La Ville a développé un diagnostic portant sur la sécurité des déplacements des aînés, qui s'appuie sur un instrument d'analyse et d'évaluation des problèmes d'aménagements urbains et de sécurité. Les résultats sont destinés aux services compétents qui réaliseront ainsi les améliorations nécessaires et assureront aux aînés des déplacements continus et sécurisés.

La synthèse globale permet d'évaluer l'offre urbaine en termes de qualité des aménagements urbains et de sécurité des déplacements en fonction des besoins des aînés et de leur capacité à atteindre les lieux de destinations privilégiées du quartier. L'évaluation des éléments est complétée par des recommandations émises par un Bureau-Conseil.

Source : Diagnostic sécurité des ainés par quartiers, Genève, 2007.

Sécurité des déplacements sur les parcours prioritaires	Oui	Non	À adapter
La rue est à une voie (dans la même direction)			
Présence de passage piétons			Ponctuellement *(cf fiches rues)*
Présence de feux de signalisation			Ponctuellement *(cf fiches rues)*
Le temps d'attente des feux est normal			Feux sur les principaux axes (rue de Lausanne, rue des Alpes et surtout ceux des quais *(cf fiches rues)*
Le temps de traversée est suffisant			Feux sur les principaux axes (rue de Lausanne, rue des Alpes et surtout ceux des quais *(cf fiches rues)*
La limitation de la vitesse est respectée			Non respectée de manière générale et plus particulièrement dans la zone de rencontre (rue du Môle)

Diagnostic sécurité aînés. Quartier des Pâquis. Source : Ville de Genève, mars 2007.

La fiche par rue reprend les aménagements inadaptés. Elle met en évidence les points critiques et propose des solutions et des recommandations ponctuelles aux services techniques qui évalueront leur faisabilité de mise en œuvre.

Une démarche de type PAVE – Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public – initiée en France et actuellement en cours d'élaboration pour les différentes communes de la Région de Bruxelles-Capitale, réalise un état des lieux de l'ensemble des trottoirs et des espaces publics. Cet audit tient compte, tour à tour, des besoins des personnes ayant un handicap moteur, visuel, auditif ou mental et psychique.

Source : ICEDD.

Le senior en transport en commun

Pour étendre le territoire de vie, le senior sera sensible à la proximité des arrêts - moins de 150 m selon certains experts - ce qui est toutefois peu compatible avec la recherche d'un bon niveau de service et en particulier de la vitesse commerciale du transport en commun.

Les seniors ont des besoins spécifiques d'accessibilité pour utiliser les transports en commun. Ceux-ci concernent principalement la qualité, la sécurité et le confort de l'itinéraire jusqu'à l'arrêt, les montée-descente du véhicule, l'aménagement du point d'arrêt proprement dit : bancs, éclairage, protection contre le vent et la pluie, informations disponibles, propreté et bon état général de l'édicule…

Le senior à vélo

La présence de pistes cyclables est particulièrement importante pour les seniors. Aux carrefours, ils doivent disposer d'un espace qui leur permettra de s'arrêter en sécurité pour appréhender correctement le trafic présent. Les dimensions (largeur et rayon de courbure) doivent être adaptées à la vitesse et aux flux de cyclistes.

Les chercheurs néerlandais proposent de supprimer les bordures de trottoirs et autres équipements urbains implantés en bord de la chaussée ou de la piste cyclable, car ils peuvent être la cause de chutes. Les Pays-Bas ont constaté que ce sont les cyclistes âgés qui perdent facilement l'équilibre en descendant de leur vélo sur un sol en pente par rapport à la chaussée.

La question de la différence de vitesse entre les vélos à assistance électrique et les vélos classiques va se poser réellement à l'avenir, pour tous les cyclistes en général et pour le cycliste senior en particulier. Le vélo est plus « nerveux », les chutes se produisent à des vitesses plus élevées et les blessures sont plus graves. L'adaptation de l'infrastructure est clairement évoquée mais ce n'est pas le seul paramètre qui est en cause.

Système indicateur «Ecodrive». Source : rtbf.be.

Secure Drive à la STIB

Un indicateur à bord des bus de la STIB vise à favoriser un mode de conduite plus doux et plus écologique de la part des chauffeurs.

L'objectif est triple : diminuer les émissions polluantes, réduire la consommation de carburant et offrir davantage de confort aux voyageurs. Ce dernier point est d'ailleurs cité chaque année par les usagers de la STIB comme prioritaire dans le baromètre de satisfaction.

L'Ecodrive, ou mode de conduite plus respectueux de l'environnement, est déjà d'application depuis 2008 dans le métro bruxellois.

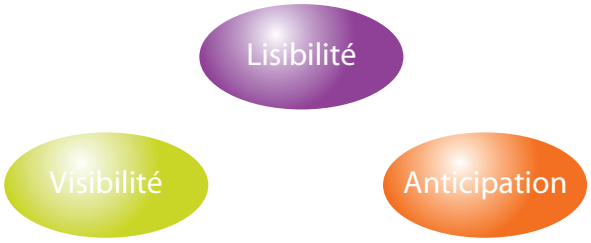
Un petit appareil, présent sur le tableau de bord du véhicule, fournit des informations sur cinq indicateurs : le compte-tours dépasse 1.800 tours/min, le véhicule reste trop longtemps à l'arrêt avec le moteur qui tourne, le freinage est trop brusque, le démarrage est trop rapide, la conduite (virages, franchissement de dispositifs de ralentissement…) est trop sportive.

Ces indicateurs avertissent le chauffeur via un signal lumineux, qui passe du vert à l'orange puis au rouge.

Le senior en voiture

Une infrastructure adaptée aux besoins des seniors sera généralement favorable aux autres usagers de la route. Ils ont besoin d'une infrastructure prévisible, ordonnée, claire et lisible, pardonnant les erreurs et n'exigeant pas de mouvements physiques difficiles ou dangereux.

Les points d'attention vont aussi porter sur : une signalisation verticale claire et à la bonne distance, un marquage au sol présentant un contraste suffisant, une vitesse autorisée réduite…



Les carrefours

La configuration des carrefours revêt une grande importance pour le senior.

Le carrefour doit être compréhensible et visible bien à l'avance. Les éléments qui le masquent trop longtemps diminuent le temps de réaction disponible. Celui-ci est estimé à 1 seconde, mais chez certains seniors, il peut atteindre 2,5 secondes. Pour une vitesse de 50 km/h, en 1 seconde, le conducteur aura parcouru 14 mètres avant de commencer à freiner. Une réduction de la vitesse au niveau des carrefours profite encore plus aux personnes âgées qu'aux jeunes.

Les embranchements seront si possible à 90° car la perception du trafic provenant d'une rue se greffant sur le carrefour avec un angle aigu nécessite des mouvements de la tête ou du corps peu confortables, voire difficiles à effectuer.

Dans les enquêtes menées auprès d'usagers âgés, le fait de tourner à gauche est très majoritairement signalé comme étant la manœuvre la plus difficile.

Lorsque les carrefours sont régis par des feux, il est prudent d'opter pour une régulation exempte de conflits, qui prévoit une phase distincte pour le trafic qui tourne à gauche. A défaut, une bonne visibilité du trafic en approche revêt une importance toute particulière.

Les giratoires ne sont pas particulièrement appréciés des seniors malgré leur simplicité de fonctionnement, en particulier lorsqu'ils comportent plusieurs bandes de circulation. Ils ont tendance à circuler sur l'anneau situé le plus à l'extérieur afin de limiter toute manœuvre de changement de bande et de perte de priorité.

La signalisation

Les marquages au sol et les panneaux de signalisation doivent être visibles suffisamment tôt et présenter un bon niveau de contraste. S'ils comportent des inscriptions, les lettres doivent être suffisamment grandes et lisibles. En outre, il est essentiel que la signalisation soit limitée à un nombre restreint de panneaux.

Le stationnement

Le conducteur âgé est également sensible à la disponibilité de places de stationnement en nombre suffisant et à proximité de sa destination, ainsi qu'à la facilité des manœuvres d'accès. Il souhaite aussi pouvoir faire monter ou descendre facilement un passager.

Rappelons que les seniors ne peuvent pas occuper les emplacements réservés aux personnes handicapées, excepté s'ils sont titulaires de la carte de stationnement.

Le véhicule

La direction assistée (aujourd'hui de série), la boite de vitesses automatique, le rétroviseur panoramique facilitent la conduite. De plus, de nouvelles applications technologiques prennent place dans les véhicules et montrent une évolution sensible vers une assistance de plus en plus importante à la conduite avec des avertisseurs de danger qui s'activent lorsqu'un obstacle apparait dans l'angle mort, pour un écart de trajectoire par rapport à l'axe de la chaussée… activant un système de freinage automatique.

Une automatisation de la conduite des véhicules semble bien s'annoncer pour demain. Cette tendance aura sans doute un impact sur le prolongement de la conduite chez les seniors.

La multiplication des indications entretient la confusion. Source : irisnet.be.

Les systèmes de navigation sont encore relativement peu utilisés par les conducteurs âgés. Il apparaît que le guidage vocal est plus apprécié et plus facile à utiliser que le guidage visuel car celui-ci nécessite du temps pour assimiler et comprendre l'image et détourne le regard de la route trop longtemps.

Source : ledrenche.fr.

> Quelle stratégie au niveau local ?

Le vieillissement de la population et sa part croissante constituent une problématique bien plus large que celle de la mobilité et implique de considérer les choses dans une vision globale, associant les multiples facettes de la vie en société.

Différentes structures de concertation se mettent en place au niveau local, comme des conseils consultatifs des ainés par exemple (CCCA). Leur cadre de référence est défini dans la circulaire du 2 octobre 2012.

Leurs missions sont précisées de la manière suivante : « Le conseil consultatif communal des aînés a pour mission première de débattre des enjeux communaux afin de fournir aux autorités communales des recommandations pour développer des politiques qui tiennent compte des besoins des aînés (…). Le collège auquel l'avis est adressé fait part des suites qu'il compte y donner (…). Ainsi, les discussions du CCCA portent sur des matières d'intérêt communal telles que la sécurité, la mobilité, le logement, etc. »[1]. Le CCCA est en relation étroite avec le CPAS, le Plan de cohésion sociale…

Un conseil fédéral des ainés a aussi été mis en place. Il émet des avis sur différentes matières les intéressant directement : les pensions, l'égalité des chances, l'intégration sociale et la pauvreté, l'accès aux soins de santé et la mobilité, dans la mesure où ces compétences sont fédérales.

[1] Circulaire du 2 octobre 2012 relative au fonctionnement des Conseils consultatifs communaux des aînés (Moniteur belge du 9 novembre 2012).

Un label et une méthode de travail

Le Protocole de Vancouver a fixé le cadre théorique d'une « Ville Amie des Aînés » (VVA). Issu d'une recherche internationale menée avec l'appui de l'Organisation Mondiale de la Santé, il propose aux villes un référentiel et une méthodologie afin de devenir une VAA. Il a été adopté dans plusieurs villes du monde entier.

L'approche est globale et intègre toutes les thématiques de la vie des seniors dans la société. La démarche est fondée sur l'idée d'une structure ascendante (bottom up). Ainsi, le protocole de recherche est divisé en deux phases. La première est une phase d'évaluation du milieu, visant à analyser le degré d'adaptation d'un territoire aux besoins de ses aînés. La seconde est une phase de diffusion des résultats permettant d'informer les habitants et les acteurs du milieu des besoins des aînés au sein de la ville concernée.

Ce projet se décline en huit thématiques, parmi lesquelles l'accessibilité de l'espace public et les transports occupent une place essentielle.

En Belgique, seule la Ville de Bruxelles a réalisé cette démarche. Elles sont 54 en France (chiffres 2015).

Source : OMS.org.

A Namur : une campagne « Soyons courtois. La rue ça se partage »

Le partage de l'espace public n'est pas toujours simple ! Cela concerne notamment les piétons âgés et les cyclistes pressés, lorsque leurs infrastructures sont communes. Dans les zones piétonnes, les zones de rencontre et résidentielles, sur les trottoirs partagés et les chemins réservés… la cohabitation pose parfois quelques problèmes.

Le Conseil Consultatif Communal des Aînés de Namur, impliqué dans le bien vivre ensemble et l'intergénérationnel, a déjà lancé une campagne sur la courtoisie en 2011.

En 2015, la Ville de Namur et le Conseil Consultatif Communal des Aînés, avec la collaboration de différents partenaires (TEC, GAU, Gracq, Provélo, la Police,…), ont décidé de conscientiser les usagers de la voie publique à une attitude positive, citoyenne et respectueuse d'autrui. Cette campagne s'est accompagnée de capsules vidéos, d'affiches…

Une signalisation spécifique avec des marquages au sol et des panneaux inédits a été installée aux endroits récemment aménagés, partagés par les piétons et les cyclistes, avec le slogan : « Soyons courtois. La rue ça se partage ».

Action « Soyons courtois ». Source : stephanie-scailquin.be.

Lyon partenaire du projet « Ville amie des aînés »

Après une étape de concertation auprès d'un échantillon significatif de seniors, un audit a été réalisé qui a débouché sur un plan d'actions prioritaires. Pour les deux chapitres qui touchent à la mobilité des seniors - à savoir les espaces et les édifices extérieurs et les transports - l'audit a permis de mettre le doigt sur les éléments qui posent problème et de définir un ensemble de recommandations.

Les espaces et les édifices extérieurs

Les demandes ont pointé en particulier les trottoirs, les carrefours et les passages pour piétons, les charges de trafic automobile, les nuisances sonores, l'éclairage public, les espaces verts, les bancs publics et les aires de repos.

Mais les préoccupations ont aussi visé les périodes de sortie des personnes âgées, l'impact des conditions météorologiques, leur sentiment de sécurité en dehors du domicile.

Sur cette base ont été identifiées des classes d'aînés sur le territoire, dont les comportements sont relativement similaires. Les recommandations qui en ont découlé portent sur :

- la sécurisation de l'espace public : augmentation du délai de certains feux, généralisation des bandes antidérapantes, réglementation des trottoirs…
- la prise en compte du vieillissement de la population dans les documents d'urbanisme et de planification en vue d'une adaptation de l'espace public favorisant l'accessibilité des bâtiments, des commerces et de la voirie et portant sur les bordures, les bancs publics, la mise en place de repères sur les marches ou les poteaux…
- au-delà des aménagements ponctuels, une démarche globale sur l'espace public : du domicile des personnes âgées à la voirie, en passant par l'ensemble des établissements qu'elles sont susceptibles de fréquenter.

Les transports

En ce qui concerne les transports en commun, les remarques ont porté sur le prix, la distance aux arrêts et les itinéraires, la fréquence et la ponctualité, l'attente, les points d'arrêt, l'embarquement, la sécurité et les besoins de transport adapté.

Les seniors en voiture se sont montrés sensibles à la lisibilité des noms de rue et des adresses, à l'éclairage des carrefours, à la signalisation, à l'offre de stationnement, à la réglementation sur le dépôt ou la reprise d'un passager, à la remise à niveau du code de la route.

Les recommandations qui en ont découlé portent sur :

- l'instauration de navettes de quartier et le développement de la mobilité douce. La demande de navettes est particulièrement sensible dans l'hyper centre et dans les quartiers en hauteur, où les dénivelés sont importants ;
- l'élaboration d'une charte entre la ville et les transports en commun pour une meilleure prise en compte des besoins des personnes âgées ;
- la recherche, avec les sociétés de taxi, d'une solution de forfait adapté aux petites courses.

Source : freespaceway.com.

> Conclusion

La proportion de seniors qui continuera à se déplacer ne cesse et ne cessera pas d'augmenter : comme piéton, comme cycliste, comme utilisateur des transports en commun et comme automobiliste. En parallèle à cette mobilité autonome, il y a lieu de proposer une aide au déplacement des personnes qui ne sont plus capables de gérer seules leurs trajets.

Le défi auquel devra faire face notre politique de transport concernera sa capacité à assurer une mobilité sûre et attractive pour tous, y compris pour la génération des seniors, afin de permettre à ceux-ci de mener une vie aussi normale et autonome que possible et de répondre à leurs multiples besoins.

La palette des réponses à apporter est extrêmement large. Il importe de développer des solutions permettant d'assurer la mobilité de la population plus âgée avec une offre de transport qui corresponde au mieux à leurs besoins, tout en favorisant l'utilisation des modes actifs.

Il est aussi nécessaire de promouvoir, notamment en matière de transport et d'aménagement urbain, les principes de la ville inclusive, de l'accessibilité universelle ou du design universel, qui, en satisfaisant les exigences de déplacement des ainés, contribueront au confort de tous les usagers.

La mise en place de solutions exige, de la part de tous les acteurs et de toutes les instances concernés, une collaboration et une concertation soutenues, qui portera sur de multiples domaines : de la mise à disposition d'une information et de services appropriés, à l'adaptation des équipements et des infrastructures aux besoins.

> Bibliographie

Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain. Etat de l'art, Cerema, Lyon, mars 2016.

Dossier thématique n°1 – Seniors, IBSR, Bruxelles, 2015.

Sofie Boets, Ellen Jongen, Ariane Cuenen, Greet De Schrijver, Edith Donders, Tom Brijs, Mark Tant, **Conducteur de 65 ans et plus. Evaluez vos capacités à conduire,** Bruxelles, IBSR en collaboration avec l'IMOB/UHasselt, Bruxelles, 2014.

Guide Français des villes amies des aînés – Bonnes pratiques à l'intention des acteurs locaux – Coordonné par Pierre-Olivier Lefebvre et Pierre-Marie Chapon, La documentation française, Paris, 2014.

Les seniors : un enjeu pour les politiques de déplacements, Cerema, le point sur, n°32, Lyon, décembre 2014.

Heike Martensen, **Seniors dans la circulation. Mobilité et sécurité routière des seniors en Belgique**, IBSR, Bruxelles, 2014.

Eric Cornelis, Michel Hubert, Philippe Huynen, Kevin Lebrun, Geoffroy Patriarche, Astrid De Witte, Lieve Creemers, Katrien Declercq, Davy Janssens, Marie Castaigne, Laurie Hollaert, Fabien Walle, **La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM**, SPF Mobilité & Transports – BELSPO, septembre 2012.

Pierre-Marie Chapon (coordination), **Adapter les villes au vieillissement : Enjeux d'aménagement et de gouvernance**, ICADE, 2012.

Sylvain Gagnon, **Le vieillissement réussi et la conduite automobile : Et si la relation était bidirectionnelle**, Revue de neuropsychologie, 2010/2.

Marcher sans limite d'âge. Pour des déplacements sûrs, Mobilité piétonne, 2010.

Antoine Torraca, **La Mobilité des piétons seniors. Perception du risque routier et comportements de traversée**, master 2009/2010 Université Paris-Est, Créteil, Marne-la-Vallée.

Les seniors sur la route – quelques conseils pour garder le cap, IBSR. Bruxelles, 2009.

Label Bien vieillir-Vivre ensemble, protocole conseillé pour la phase d'audit urbain, Paris, juin 2009.

Défi d'un espace public sécurisé : Intégrer les besoins des ainés et des handicapés, Rue de l'Avenir, 1/2009.

La mobilité des seniors, Besoins de déplacements liés au vieillissement de la population, Gart, Paris, 2009.

Gaultier et ass, **Les personnes âgées et le risque routier. Principaux résultats**, Association Prévention routière, 2008.

Les ainés : les oubliés de la circulation, Diagnostic sécurité aînés. Quartier de Liotard - Ville de Genève, ATE, juin 2007.

Michael Rytz, **Les seniors et la sécurité routière. De l'analyse à la prévention**. Berne, ATE, 2006.

CEMT, **Transport et vieillissement de la population**, OCDE, 2000

> Colophon

Réalisation

Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban 4, B-5000 Namur

ICEDD
asbl

Rédaction

Françoise BRADFER – ICEDD asbl

Comité de lecture

Véronique BENOIT, TEC-Charleroi
Sofie BOETS, IBSR
Benoit DUPRIEZ, Bruxelles-Mobilité
Betty ERNON, senior
Brigitte ERNON, SPW-DGO2
Bernadette GANY, SPW-DGO2
Colette GANY, senior
Patrick IMBRECKX, SPW-DGO2
Frédérique LAUMONT, Atingo
Luc LINOTTE, police fédérale
Wouter VAN DEN BERGHE, IBSR
Florence WATHELET, SPW-DGO2

Éditeur responsable

Ir Yvon LOYAERTS
SPW – Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
reseau-cem@spw.wallonie.be
cem.mobilite.wallonie.be

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Brigitte ERNON – Gestionnaire
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
documentation.mobilité.wallonie.be

Photo de couverture : Source : ICEDD.

Sources : wieleke.be, grijswaard.nl, Ville de Lyon.

DÉJÀ PARUS DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait …
8. La signalisation, aussi une question de bon sens …
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'ntermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépénalisé
31. Jeunes et mobilité
32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
33. Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
34. Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale.
35. Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
36. Des Crédits d'impulsion pour la mise en oeuvre des Plans communaux de mobilité
37. Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ?
38. Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale
39. La marche, au coeur de la mobilité
40. Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?
41. Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?
42. Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
43. Mobilité des seniors

SPW | Éditions

SPW
Service public de Wallonie

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur
http://spw.wallonie.be • N° Vert : 0800 11 901 (informations générales)

DGO 2