

Le Bien Vieillir

Cahier 6



Mobilité et aménagement du territoire :
en route pour « bien vieillir »



UNIPSO

SOMMAIRE

Introduction	3
Etat des lieux	5
Repères et tendances.....	5
Notion de mobilité et d'aménagement du territoire	5
Mobilité des personnes âgées	6
Perception des personnes âgées quant à l'aménagement du territoire et l'accessibilité des services	11
L'offre de services de transports.....	11
<i>L'automobile</i>	11
Car sharing	11
<i>La mobilité douce</i>	12
Vélos adaptés pour les personnes âgées.....	12
Sensibilisation au vélo	12
Points vélo.....	12
<i>Les moyens de transports en commun classiques</i>	12
Avantages dans les transports en commun pour les seniors.....	13
<i>Les transports alternatifs</i>	13
Accompagnement personnalisé (Personnes à mobilité réduite, malades, etc.)	13
Covoiturage et autostop organisé.....	14
Transport collectif de proximité.....	15
Services collectifs individualisés.....	15
...et aménagement du territoire.....	16
<i>Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB)</i>	16
Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées (Gamah)	16
Agence de Consultation, de Conseil et d'Expertise Sur l'Accessibilité (ACCES-A).....	16

<i>Ville régions communes amies des aînées</i>	16
Les besoins évoluent, priorités de l'UNIPSO	17
Favoriser l'accessibilité des services de ou à proximité.....	17
Adapter les infrastructures et aménager le territoire.....	18
<i>Offrir des solutions différenciées selon les territoires</i>	19
<i>Encourager l'intermodalité</i>	19
Renforcer l'information et la communication sur les possibilités de transports.....	20
Pérenniser les avantages seniors dans les transports en commun.....	20
Développer et encourager les transports alternatifs et adaptés.....	20
<i>Développer les transports collectifs personnalisés (à la demande)</i>	20
<i>Améliorer les services d'accompagnement personnalisé</i>	21
<i>Financer les Taxi sociaux</i>	21
<i>Promouvoir le covoiturage et l'autostop organisé</i>	21
Promouvoir la mobilité douce : sécuriser l'utilisation du vélo et de la marche.....	22
Soutenir le déplacement des professionnels aidant les personnes âgées.....	22
Conclusion	23

Liste des figures

Figure 1: Part des aînés immobiles en fonction de leur niveau de scolarisation.....	5
Figure 2: Part des aînés immobiles par classe d'âge et de sexe.....	6
Figure 3: Motifs et distances parcourues selon la génération.....	7
Figure 4: Evolution comparée des capacités à marcher ou à conduire selon l'âge.....	8
Figure 5: Evolution comparée des difficultés à monter ou à descendre d'une voiture ou d'un transport en commun.....	9

Introduction

Un des enjeux central du vieillissement de la population réside dans la mobilité des personnes âgées. La question de la mobilité a un impact direct sur l'accès pour les aînés à l'ensemble des services de soins santé mais également aux lieux administratifs, de loisirs ou de socialisation. Elle vise plus globalement l'autonomie de la personne âgée.

Actuellement, **l'espace public semble réservé aux usagers les plus performants et peu adapté aux personnes âgées** qui sont souvent considérées comme oisives, et y perdent ainsi fréquemment leur légitimité, leur droit de cité.

Cet espace est également marqué par **l'éloignement des services** sans réelle prise en compte de la question de la mobilité des personnes âgées. La difficulté d'accès ou la non-accessibilité des services, des équipements, des transports publics ou des voiries représente un frein voire une barrière au bien vieillir. Ce "*mur social*" constitue une cause de discrimination pour un grand nombre de personnes âgées.

La capacité des personnes âgées à se déplacer dans l'espace public est directement liée à l'épanouissement des aînés, à leur participation sociale et conjointement à la lutte contre leur isolement.

Les besoins des aînés en matière de mobilité ne peuvent être ignorés car ils influencent également l'organisation des activités économiques et sociales: système de soins, adaptation des logements, rythmes de vie, services publics, etc.

L'analyse des besoins spécifiques en termes de mobilité des personnes aux personnes âgées passe par l'examen des **facteurs** pouvant influencer le niveau de réponse à

apporter. Peuvent être cités par exemple les **habitudes prises** par les personnes au cours de leur vie, les **habitats** où elles ont choisi de se fixer, leurs **revenus** après la vie active, leur **condition physique**, les options de transport disponibles, ou encore la **sécurité perçue**.

Il y a lieu également de tenir compte des divers changements dans la vie de la personne qui avance en âge. Vieillir, n'est pas une simple question d'âge, il s'agit d'un processus, du passage d'étapes sociales, d'une sorte de *carrière sociale*. C'est un changement de statut et de rôle qui se traduit par le passage d'actif à inactif, de parents à grands-parents, d'aidant à aidé, de conjoint à veuf, de certains services à d'autres, d'un statut de contraint à non contraint. Ce changement est mis à propos pour des **modifications de liens sociaux** (de nouvelles activités, de nouveaux rapports aux soins, détente des liens antérieurs, etc.) impliquant également des **changements de programme d'activités, un nouvel agenda et de nouveaux déplacements**.

Par ailleurs, en raison d'une baisse de capacité, le nombre et la fréquence de déplacement peut diminuer avec comme conséquence éventuelle un changement dans le mode de déplacement.

A travers ce cahier, l'UNIPSO invite les pouvoirs publics à se poser les bonnes questions pour intégrer les personnes âgées (les personnes dépendantes et celles autonomes et à faibles revenus) dans leur réflexion et dans leurs politiques de mobilité et d'aménagement du territoire. Imaginez alors un monde sans barrières, sans trottoirs qui ne soient trop hauts, avec des passages adaptés de rampes, des ascenseurs assez larges, des transports (et des tarifs) adaptés, des couloirs spacieux où valides et invalides pourraient être côte à côte.

Etat des lieux

Repères et tendances

Notion de mobilité et d'aménagement du territoire

La mobilité concerne la possibilité de se mouvoir dans l'espace public et d'utiliser les transports en commun. Elle concerne également les déplacements de la personne à l'intérieur de son logement, ainsi que l'accès aux différentes fonctions de celui-ci, telles que la manipulation des interrupteurs, l'utilisation des appareils sanitaires ou le réglage du chauffage. Les problèmes rencontrés par les personnes handicapées ou âgées en matière de mobilité et d'accessibilité ont donc généralement trait à la non-adaptation du logement, des moyens de transport, des bâtiments ouverts au public et des voiries¹.

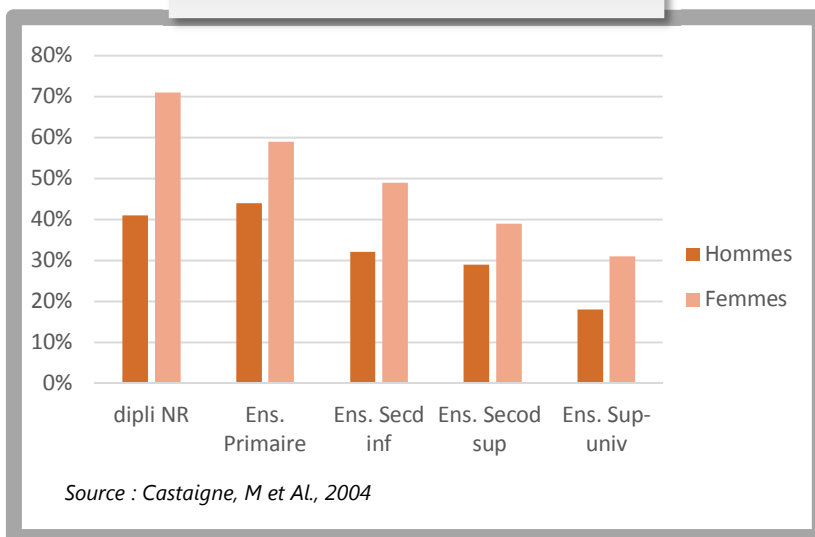
L'aménagement du territoire est « la praxis et la pratique de disposer avec ordre, à travers le territoire, les habitants (et donc leurs logements), les activités, les équipements et les moyens de communication, de la façon la plus commode, la plus économique et la plus harmonieuse »².

La conception universelle est le descriptif des produits et environnements qui sont utilisables par tous, dans toute la mesure du possible, sans adaptation ni conception particulière. Il s'agit d'une conception davantage axée sur l'utilisateur en suivant

une démarche globale et en cherchant à satisfaire les besoins des personnes de tous âges, tailles et capacités, quelles que soient les situations nouvelles qu'elles pourront être amenées à connaître au cours de leur vie. La conception universelle est un concept très proche de la construction durable, puisque ce qui est conçu de manière universelle devra également l'être de manière durable.

La construction durable implique d'intégrer des impératifs liés à l'accessibilité dès l'élaboration d'un projet, moyennant un bon rapport qualité-prix.

Figure 1: Part des aînés immobiles en fonction de leur niveau de scolarisation.

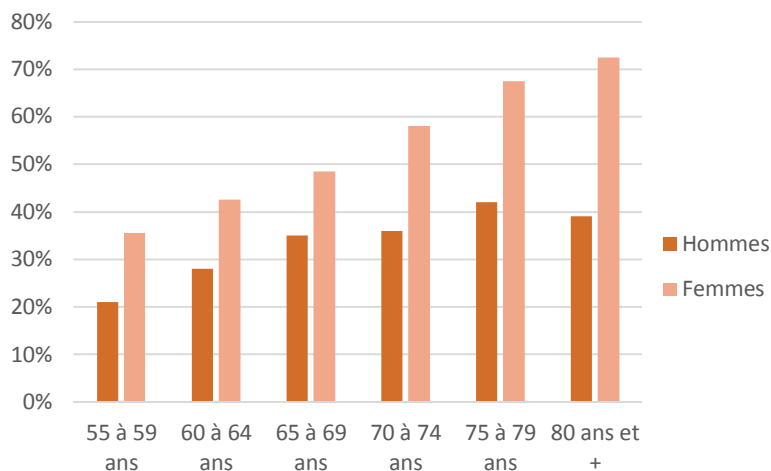


¹ « Handicaps et vieillissement démographique, des défis pour la Ville », Confédération Construction Bruxelles-Capitale, 2003

² MERLIN P., CHOAY F., et alii.- Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.- Paris: PUF, 1996 (2e éd.)

La **chaîne des déplacements** représente la continuité du cheminement pour l'ensemble du déplacement ou du voyage : accès à pied ou en véhicule jusqu'au terminal ou à l'arrêt du transport public, accès et utilisation du transport et correspondances éventuelles. Un seul défaut, même parfois minime, dans la chaîne suffit à rendre un déplacement impossible, voire à le transformer en véritable « piège » pour les personnes à mobilité réduite notamment.

Figure 2: Part des aînés immobiles par classe d'âge et de sexe



Source : Castaigne, M et AL., 2004

Mobilité des personnes âgées

Des chercheurs de l'ULB ont publié en 2009 une étude sur la mobilité des personnes âgées³ qui se base sur différentes enquêtes (MOBEL⁴, OVG⁵, BAS⁶). Les résultats qui suivent sont pour la plupart tirés de ce rapport.

Selon cette étude, plusieurs variables socio-démographiques influencent le degré de mobilité des aînés. Tout d'abord, l'**âge** est un facteur significatif influençant la mobilité, et plus particulièrement en matière de déplacements réguliers. Pour les autres déplacements, ce n'est pas l'âge en lui-même, mais bien la **santé physique** qui permet de prédire au mieux la mobilité. Le nombre de personnes non mobiles augmente néanmoins fortement parmi les plus âgés et en corollaire le nombre de trajets effectués par jour décroît.

Les auteurs de l'étude constatent également que les **hommes** sont majoritairement plus mobiles que les femmes et cette différence s'accroît avec l'avancée en âge.

L'association de ces premiers résultats montre qu'être un homme en bonne santé accroît les chances d'être mobile.

La **capacité financière** a également une influence sur la mobilité des personnes âgées. Disposer d'un revenu mensuel supérieur à 1500 euros permet de bénéficier d'un degré plus important de mobilité. Lorsque les personnes mobiles sont comparées à celles non mobiles, c'est le revenu qui permet aux aînés de maintenir leur niveau de mobilité au maximum.

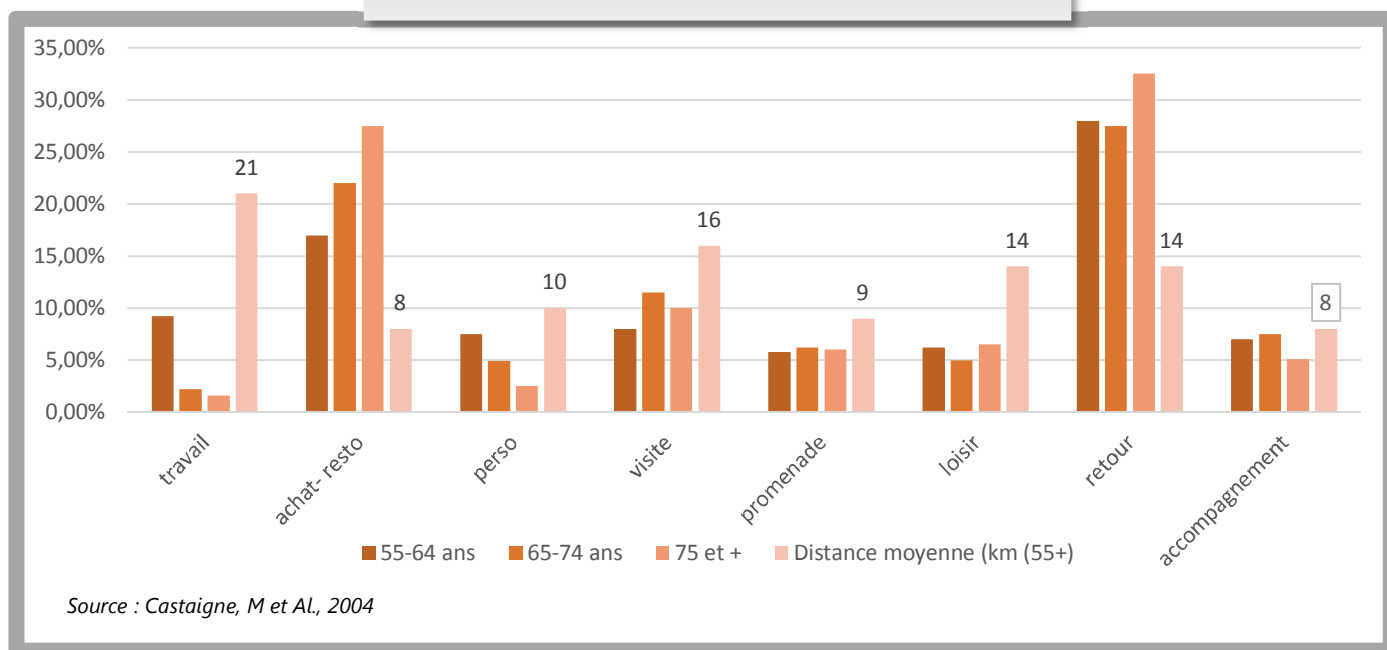
³ CHRISTIAENS, J. et al., « Mobilité et seniors: montée en âge et système durable de transport », "MESSAGE", Politique scientifique fédérale, 2009

⁴ www.mobel.be

⁵ www.mobielvlaanderen.be/ovg

⁶ www.belgianageingstudies.be

Figure 3: Motifs et distances parcourues selon la génération



Le **degré de scolarisation** des aînés influence également leur mobilité. Plus leur niveau scolaire est élevé, plus ils se déplacent.

Si on prend en compte des **variables contextuelles**, c'est le **degré d'urbanisation** qui montre l'influence la plus significative sur la mobilité. Les seniors vivant dans des communes à forte concentration d'activités économiques sont nettement plus mobiles que ceux qui résident dans d'autres types de communes. Du point de vue des chaînes de déplacement, les seniors quittent fréquemment leur domicile entre 9h et 10h, ou autour de 14h. Ils ont en général des contraintes de mobilité plus souples que les actifs.

Difficultés de transport

Selon le Belgian ageing studies (BAS), En général, 29.1% des seniors déclarent n'avoir jamais rencontré de difficultés en matière de transport. 16.6% déclarent en avoir rencontré rarement, tandis que 12.4% disent en rencontrer fréquemment. Une fois atteint l'âge de **80 ans**, plus d'un quart des répondants disent éprouver fréquemment **des difficultés en matière de transport**, tandis que dans le groupe des plus jeunes seulement 7% sont confrontés à ce problème. Dans le groupe des 60-69 ans, seulement 7.7% ont besoin d'assistance pour se déplacer à l'extérieur.

Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement des aînés les plus communs sont les **courses** (consommation), suivi par les **visites chez quelqu'un**, puis les **loisirs**, la **culture** et enfin les **sports**.

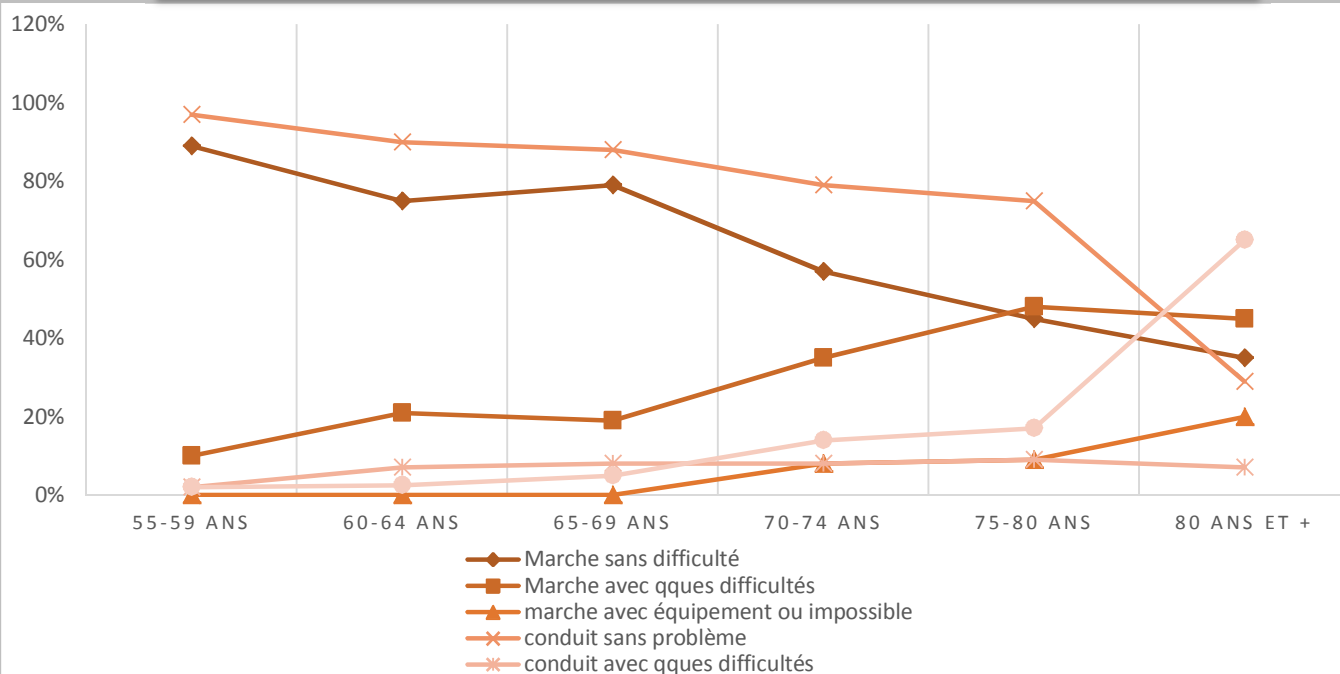
Variations dans les modes de transports

Comme explicité ci-avant, les modes de transport utilisés peuvent varier en fonction de l'âge, du sexe, de l'état de santé, du revenu et du niveau d'urbanisation.

La voiture

Selon les données OVG, plus de **70.7%** des répondants âgés disposent d'un **permis de conduire**, mais la proportion est plus forte chez les hommes (90.8%) que chez les femmes (50.4%). En outre, la possession d'un permis de conduire passe de 77.5% chez les 60-69 ans à 39.8% chez les 80 ans et plus.

Figure 4: Evolution comparée des capacités à marcher ou à conduire selon l'âge

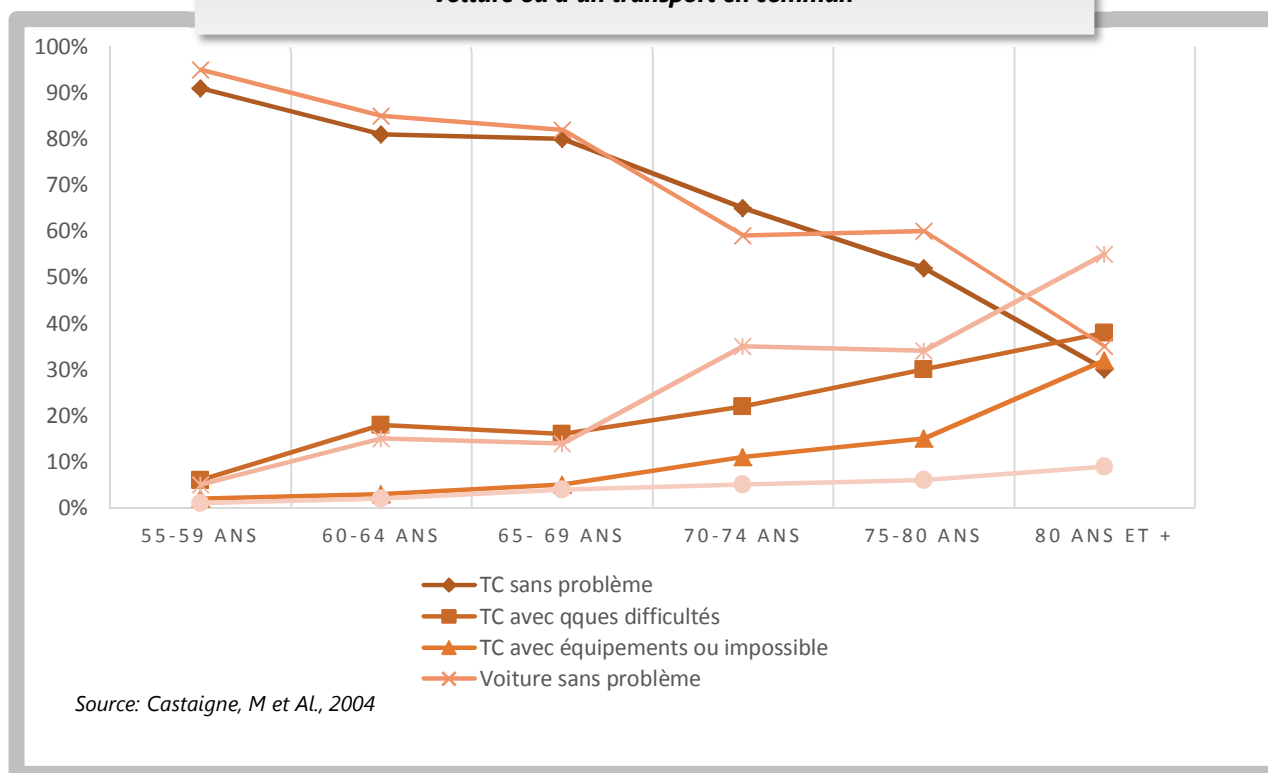


Source : Castaigne, M et AL., 2004

En Belgique, c'est donc la voiture particulière qui est de loin **le mode de transport le plus utilisé** pour les déplacements motorisés. De manière générale, une hausse sensible de la part modale de la voiture est constatée entre 1970 (65%) et 2000 (83 %). En 2006, la part modale des automobiles diminue par contre légèrement (79%), notamment à cause de l'augmentation des prix des carburants et de la congestion⁷.

Lors de leurs sorties, plusieurs études⁸ montrent que les personnes âgées utilisent le plus souvent un moyen de transport privé, comme la voiture dont elles sont très dépendantes. Seulement 12,5% des seniors n'utilisent jamais la voiture pour se déplacer. **L'usage de la voiture décroît toutefois avec l'avancée en âge.**

Figure 5: Evolution comparée des difficultés à monter ou à descendre d'une voiture ou d'un transport en commun



⁷ GOETHALS, C., « Les transports publics urbains en Belgique », Working paper CIRIEC No 11, 2010

⁸ CHRISTIAENS, J. et al., « Mobilité et seniors: montée en âge et système durable de transport », "MESSAGE", Politique scientifique fédérale, 2009 ;

Les hommes âgés possèdent plus fréquemment un permis de conduire et, par conséquent, utilisent plus fréquemment la voiture au quotidien que les femmes.

Pour leurs déplacements, les seniors **avec les revenus les plus faibles utilisent moins fréquemment la voiture** que ceux qui jouissent de revenus plus importants. Les personnes âgées les plus pauvres montrent donc une probabilité plus grande à se déplacer comme passager d'une voiture

Selon le BAS⁹, la voiture est moins souvent utilisée dans les zones urbaines et en particulier dans les grandes villes, alors qu'elle est en pole position des modes de transport dans les zones résidentielles et rurales.

Le vélo et la marche

Si la pratique du vélo est encore bien répandue auprès des plus de 65 ans au nord du pays, la situation est très différente en Wallonie. **65% des ménages** dont le chef est âgé de 55 ans ou plus **ne possèdent pas de vélo**¹⁰! Le nombre de cyclistes chute radicalement à partir de 80 ans.

La **marche** est aussi un moyen de déplacement privilégié des personnes âgées. Néanmoins, les **trajets effectués** à pieds **décroissent avec l'avancé en âge** et ce notamment pour des raisons de sécurité sur les routes.

Selon le BAS, les problèmes physiques ont également un impact très fort sur les déplacements à vélo ou à pied.

De plus, se déplacer à pied est très fréquent dans les communes côtières et dans les grandes villes, tandis que dans les communes rurales ou à forte concentration d'activités économiques, les seniors utilisent plus volontiers le vélo que la marche.

Il apparaît également que **la capacité de marcher diminue plus vite que la capacité de conduire une voiture**. A partir de 80 ans, la conduite commence vraiment à poser problème alors que pour la marche les problèmes interviennent plutôt vers 70 ans.

Les transports publics

Les transports publics sont **rarement empruntés au quotidien** par les personnes âgées. Quand elles utilisent les transports en commun, les personnes âgées le font de manière moins intensive que les autres catégories d'usagers¹¹ et lorsqu'il n'y a pas d'alternative ou lorsque le réseau est particulièrement bien organisé, ce qui est plus souvent le cas dans les zones urbanisées. Dans les communes rurales ou à forte concentration d'activités économiques ainsi que dans les petites villes, le transport public est donc rarement envisagé comme mode de transport contrairement aux grandes villes et aux communes côtières.

Dans les enquêtes OVG et BAS, on observe également que les femmes recourent plus fréquemment que les hommes au transport public.

Pour les personnes âgées, il semble que les transports publics compensent une partie de la perte d'usage des modes de transport classiques comme la voiture, la marche ou le vélo. Mais, **une fois atteint l'âge de 80 ans**, la perte de mobilité au moyen de modes classiques de transport, y compris transport public, est compensée par le **recours à un mode de transport plus individualisé** (taxi, bus à la demande, etc.). Avec une capacité physique qui s'amointrit avec l'âge, il s'avère en effet difficile d'emprunter les modes de transports classiques qui sont peu adaptés.

⁹ www.belgianageingstudies.be

¹⁰ CASTAIGNE, M., HUBERT, J.-P., TOINT, Ph., « *La mobilité des aînés en Wallonie* », PUN, 2003.

¹¹ HUBERT, J.-P., TOINT, Ph., « *La mobilité quotidienne des Belges* », P. U. Namur, 2002

Le transport individualisé

L'usage de modes de transport individualisés croît avec l'âge. Les femmes utilisent aussi plus souvent le bus à la demande, et les taxis adaptés que les hommes.

Les transports, organisés sur une base collective mais fournissant un service individualisé (comme les bus à la demande), offrent clairement une aide aux personnes affectées de problèmes physiques pour leurs déplacements.

Perception des personnes âgées quant à l'aménagement du territoire et l'accessibilité des services

Comme l'expose une étude réalisée par la Fondation Roi Baudouin¹², « *l'accès aux services de ou à proximité (services d'aides aux personnes, commerces, lieux de loisirs, etc.) pose d'autant plus problème qu'ils ont tendance à la centralisation et les usagers ou clients âgés et pauvres sont peu mobiles et isolés* ».

Selon l'étude de BAS, les carences dans le voisinage immédiat qui sont les plus fréquemment citées par les personnes âgées de 60 ans et plus comme pouvant les empêcher de sortir de chez elles sont **l'absence de toilettes publiques** (42.7%) et **l'absence de bancs** (38.9%). En outre, plus d'un quart des répondants seniors du BAS, en particulier les plus âgés, soulignent les difficultés qu'ils rencontrent dans **l'accès aux arrêts de bus** et dans les **traversées de chaussées** dans leur quartier. Lorsqu'est abordé la question de la mobilité dans les recherches, il est vite fait référence aux infrastructures, en termes de

trottoirs, pistes cyclables, ronds-points, passages zébrés et éclairage.

L'offre de services de transports...

Voici les principaux services disponibles pour les personnes âgées (mais pas uniquement) pour effectuer leur déplacement:

L'automobile

Beaucoup de personnes âgées disposent encore de leur véhicule. Avec l'augmentation du prix du carburant, ce mode de transport devient toutefois difficilement accessible financièrement pour les aînés. Il existe des possibilités de continuer à utiliser la voiture sans devoir forcément en acheter une.

Car sharing

Le partage de voitures consiste en un système où plusieurs voitures à différents endroits (ou dans différentes villes) sont à la disposition des personnes affiliées au système de partage de voitures (membres).

En Wallonie, le car-sharing existe déjà à Namur (depuis mai 2002), à Louvain-la-Neuve (depuis janvier 2003), à Dinant (depuis mai 2003) et à Liège (depuis septembre 2003). Le système le plus connu est la **voiture cambio**¹³.

¹² VASSART, K., « *Vieillesse et précarité* », Synthèse des débats de la Conférence du 27 avril 2010, Bilan des résultats des débats sur les pensions, la participation, la santé, l'isolement, FRB, 2010

¹³ www.cambio.be

La mobilité douce

Comme évoqué précédemment, le vélo est utilisé par les personnes âgées et plus particulièrement au nord du pays. Il devient toutefois difficile de le pratiquer après 80 ans. Pour faciliter ce mode de transport, il existe des solutions pour aider les personnes âgées.

Vélos adaptés pour les personnes âgées¹⁴

Parmi les adaptations pour les personnes âgées, on compte par exemple : Le vélo à assistance électrique, le kiné-guidon¹⁵, les roues stabilisatrices « EZ Trainer Senior ¹⁶», le Ti'Coli, un tricycle « spécial senior »¹⁷, ou encore un cadre col de cygne facile à enjamber¹⁸.

Sensibilisation au vélo

Des formations de sensibilisation au vélo existent notamment organisées par le GRACQ¹⁹, ou pro Velo²⁰.

Points vélo

Dans les grandes villes, il existe des « points vélo » qui mettent à disposition de vélo (en location). Par exemple :

¹⁴ www.gracq.be/VAV-2011/VAV157

¹⁵ Le kiné-guidon (prolongateur et rehausseur) offre la possibilité d'alterner facilement les positions à vélo et donc de choisir celle qui convient le mieux à chaque moment de la balade, en fonction du terrain et de son ressenti physique personne

¹⁶ Ces roues additionnelles de 38 cm de diamètre sont conçues pour être fixées sur la roue arrière de n'importe quel vélo adulte.

¹⁷ Muni de deux roues avant directrices et assisté par un moteur électrique, le Ti'Coli vise plus particulièrement les seniors qui connaissent des problèmes d'arthrose, d'insuffisance musculaire ou encore d'équilibre

¹⁸ Les vélos dits "col de cygne" possèdent un cadre très bas, facile à enjamber, ce qui facilite la montée et la descente de selle, y compris dans des situations d'urgence

¹⁹ Cyclistes au quotidien asbl.

²⁰ <http://www.provelo.org>

Villo (à Bruxelles), libiavélo (à Namur), Blue bike (dans 39 gares).

Les moyens de transports en commun classiques

En Wallonie, l'offre de transports en commun se partage entre les trains et les bus, les quelques métro et trams. Les transports en commun sont essentiellement par nature des outils de transport de masse desservant en priorité les zones densément peuplées et aux heures de pointe. Un certain nombre de projets de grande ampleur avancent dans ce sens, tels que l'achèvement du métro de Charleroi, ou du RER vers Bruxelles, le développement du tram à Liège, etc.

En milieu rural, et en particulier aux heures creuses, la demande de la population est extrêmement diluée dans le temps et l'espace. Dans les zones reculées, la desserte est également plus difficile, pour des raisons essentiellement financières, les bus sont de moins en moins présents dans ces zones. Certains arrêts de train sont supprimés, les gares disparaissent d'années en année²¹.

Par ailleurs, les transports en commun ne sont pas toujours la solution adaptée aux besoins de la population âgée en termes de fréquence, d'horaire ou d'accessibilité physique.

Il existe néanmoins des avantages développés pour les personnes âgées utilisatrices des transports en commun.

²¹ www.economiesociale.be/Publications/Rapport_IMRA_Final.pdf

Avantages dans les transports en commun pour les seniors

Carte 65+ du TEC

La carte 65 + est une carte personnelle qui donnait à son bénéficiaire le droit à l'accès gratuit au réseau TEC (tram et bus). Elle était délivrée à toute personne âgée de plus de 65 ans qui en faisait la demande. Depuis juillet 2013, les usagers concernés ne voyagent gratuitement que s'ils entrent dans les conditions d'un statut BIM²² ou Omnio²³. Autrement dit, essentiellement s'ils ne disposent que de faibles revenus. Les autres usagers de 65 ans et plus ne bénéficient plus d'un accès gratuit, mais se voient proposer un tarif de 36 EUR par an, soit 3 € par mois.

SNCB : Billet Seniors

A partir de 65 ans, les personnes peuvent pour 6,00 EUR faire un aller/retour, en 2ème classe, entre deux gares belges au choix. Ce billet n'est pas d'application les samedis, dimanches et jours fériés légaux²⁴.

Les transports alternatifs

Il existe quelques initiatives de transports alternatifs mais elles ont du mal à s'implanter dans la partie francophone du pays. Les transports alternatifs sont pourtant souvent plus adaptés aux besoins des personnes âgées dans la

²² Certaines personnes ont droit à des remboursements plus élevés de leurs soins et de leurs médicaments, ce sont les « bénéficiaires de l'intervention majorée » (BIM, anciennement appelé VIPO)

²³ Le statut OMNIO donne droit à de meilleurs remboursements des soins et des médicaments aux personnes qui ont de faibles revenus, mais qui n'entrent pas dans les conditions pour obtenir le statut BIM.

²⁴ Compris entre le 15 mai et le 15 septembre ainsi que durant les week-ends prolongés de Pâques, de l'Ascension et de la Pentecôte

mesure où ils offrent une réponse personnalisée à leur attente et leur possible difficulté motrice.

Accompagnement personnalisé (Personnes à mobilité réduite, malades, etc.)

Croix Rouge

La Croix rouge organise le transport sanitaire et social pour les personnes âgées²⁵. Ce service est aussi destiné aux personnes à mobilité réduite, aux malades, aux personnes précarisées, aux enfants de parents détenus et aux demandeurs d'asile. Cette initiative est bien développée dans la province du Luxembourg mais est très inégalement répartie en Wallonie.

Altéo²⁶

Cette ASBL organise le transport et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes âgées (en priorité les membres de la mutualité chrétienne) vers les lieux de rendez-vous médicaux par exemple mais également pour les loisirs, les courses, etc.

Service PMR du tec « bus 105 »²⁷

Des associations régionales organisent un transport spécifique pour les personnes à mobilité réduite, au moyen de véhicules adaptés dans les communes de plus de 20.000 habitants. Ce service de porte à porte est assuré par un minibus (le « bus 105 ») et est proposé cinq jours par semaine de 6h30 à 19h30.

²⁵ Régit par le décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (M.B. 20/11/2007). Arrêtés d'exécution (M.B. 08/09/2009)

²⁶ www.alteoasbl.be

²⁷ www.infotec.be

Taxis sociaux et autres initiatives

Les services de taxis sociaux, repris sous le vocable de « services de transport d'intérêt général, sont définis comme ceux « qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, qui sont effectués par des organismes agréés par le Gouvernement²⁸ ». Par définition, le tarif est de 0,32 € du kilomètre.

Près de 100 « Taxis sociaux » (déclarés au SPW en février 2011) sont actifs en Wallonie²⁹. La majorité sont portés par des CPAS ou des administrations communales. Quelques structures d'économie sociale ont aussi développé ce type d'initiative. Aujourd'hui, les pratiques et les types de financement sont assez diverses. Il semble que l'agrément IDESS³⁰ soit régulièrement utilisé (outre le financement procuré, il génère des aides à l'emploi), que les CPAS-ALE interviennent souvent en complément en terme d'emploi et que la commune finance le plus souvent le(s) véhicule(s) qui parfois est offert dans le cadre d'une initiative particulière (Wallonie ou Loterie Nationale par exemple). Enfin, si la Région wallonne impose des conditions à l'agrément, elle ne fournit aucun financement spécifique. Voici quelques exemples de services de taxi social qui fonctionnent relativement bien:

Taxi seniors

Avec l'aide de chauffeurs volontaires, le service de taxi senior, assure le transfert gratuit, dans un rayon de 30 km, de personnes âgées en difficulté de mobilité. Ce service est présent dans de nombreuses communes wallonnes.

²⁸ Décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (M.B 20/11/2007). Arrêtés d'exécution (M.B. 08/09/2009

²⁹ « La mobilité rurale alternative en Wallonie », SAW-B, Septembre 2011

³⁰ www.servicelocomobile.be

Locomobile

La Locomobile est un service de taxi social développé dans la province de Luxembourg. Cette société coopérative agréée « Entreprise d'Insertion » offre des trajets courts pour les personnes âgées, malades, précarisées, envoyées par les CPAS, les hôpitaux, ou les OISP, etc.

Les SAFA

Les aides familiales transportent les personnes âgées aidées pour les courses les rendez-vous médicaux, les rendez-vous à la banque, etc.

Covoiturage et autostop organisé

Partager sa voiture avec d'autres passagers est une solution écologique et économique. En Belgique, il existe des services qui organisent et facilitent cette pratique.

Taxistop-carpoolplaza

Taxistop a mis en place une base de données « carpoolplaza³¹ », en ligne, qui vise à faciliter le covoiturage (et qui recommande les « bons » co-voitureurs).

Tousmobil³²

C'est une plateforme de covoiturage en ligne pour un public « rural », essentiellement pour favoriser les déplacements vers les lieux de loisirs publics, les centres culturels et autres lieux de détente, sportifs, mouvements de jeunesse, théâtres, etc. Ce service a été développé par l'Action chrétienne rurale des femmes (ACRF).

³¹ www.carpool.be

³² www.tousmobil.acrf.be

Centrale des moins mobiles³³

Le projet a débuté en Flandre en 1982 à la demande des communes et des CPAS. Aujourd'hui, 85 % des communes sont affiliées. Pourtant en Wallonie le démarrage est difficile. Il n'y existe que deux centrales.

La Centrale des moins mobiles (« *minder mobiel centraal* » en Flandre) est une centrale de covoiturage avec un réseau de chauffeurs bénévoles qui effectuent les courses avec des personnes moins mobiles. Le service est développé en partenariat avec les communes à destination des personnes dont le revenu atteint maximum le montant de deux fois le Revenu d'intégration sociale (RIS). Il ne doit, par ailleurs, pas y avoir de transport en commun accessible dans la zone de service.

Voitures A Plusieurs (VAP) comme Covoit'stop³⁴

Déjà présent en Flandre, la pratique des VAP se développe en Wallonie. La pratique des VAP est proche de l'autostop traditionnel. Toute personne intéressée s'inscrit dans l'association comme piéton et/ou automobiliste et reçoit une carte « VAP » à son nom et un numéro de membre. Ensuite, les uns et les autres se prêtent au covoiturage. Le piéton fait signe aux automobilistes en montrant sa carte « VAP » et en indiquant sa direction à l'aide de cartons de couleurs.

En Wallonie, 13 communes ont rejoint le projet en 2012. 26 nouvelles communes devraient bientôt s'y associer.

Transport collectif de proximité

Le transport collectif de proximité permet d'allier les avantages du transport collectif (mais avec l'usage de minibus) et la desserte de localité plus reculée.

Proxibus

Cette offre de minibus repose sur une collaboration entre une commune et les TEC. Les lignes sont régulières. Ce service de proximité est organisé dans les limites communales ou vers les pôles d'intérêt immédiatement adjacents.

Services collectifs individualisés

Telbus

Le Telbus permet de se déplacer entre deux villages ou vers le pôle urbain le plus proche. Ce service est à la demande et nécessite une réservation. La prise en charge se fait à domicile. L'offre est complémentaire aux lignes régulières. Mais ce service n'est mis en place que dans la province du Luxembourg.

Belbus

En Flandre, ce minibus réalise des trajets à la demande en mutualisant les besoins, et permet de desservir les régions isolées. Il doit être réservé deux heures à l'avance par téléphone auprès du standard provincial. Un ordinateur calcule le trajet idéal et indique au client l'heure et le lieu du passage du minibus. Ce système permet de garantir une mobilité de base tout en évitant de faire rouler des bus vides ou trop grands.

³³ www.centraledesmoinsmobiles.be

³⁴ www.covoitstop.be

...et aménagement du territoire

Il existe plusieurs organisations qui œuvrent au développement de l'accessibilité (motrice sonore ou visuelle). Elles sont pour la plupart regroupées au sein du Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB)³⁵. Des initiatives existent également, comme l'appel à projet ville/commune/région amie des aînés.

Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB)

Le CAWaB comporte actuellement 19 grandes associations représentatives de l'accessibilité pour les personnes handicapées wallonnes et bruxelloises. Il a pour mission de débattre, de réfléchir ou d'échanger des informations relatives à la mobilité et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Parmi les importants dossiers traités récemment par le CAWaB, on trouvera entre autres, l'amélioration de l'accessibilité aux élections, la création d'un label accessibilité en Wallonie (*label access-i*³⁶) et la révision du Règlement Régional d'urbanisme en Région bruxelloise. En voici deux de ses membres :

Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées (Gamah)

Le groupe améliore l'accessibilité des bâtiments, des cheminements et des transports. Les conseillers se basent sur les réglementations existantes mais également sur les bonnes pratiques rencontrées.

Agence de Consultation, de Conseil et d'Expertise Sur l'Accessibilité (ACCES-A)

Acces-A sensibilise les Régions et les Communes sur la problématique et l'importance de l'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite et mettre en évidence les caractéristiques et les besoins propres aux personnes à mobilité réduite.

Elle est à la disposition des Régions et des Communes pour les faire bénéficier de ses acquis en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que de toute méthodologie qui pourrait améliorer les connaissances et les contrôles.

Ville régions communes amies des aînés

Dans le cadre d'un appel à projet lancé en 2012, la Région propose un soutien financier pour:

- Développer des activités créant du lien social et destinées à répondre aux attentes/besoins des aînés. Ces activités peuvent être définies et/ou animées par des aînés eux-mêmes et revêtir un caractère intergénérationnel ;
- Mettre en œuvre de petits projets d'aménagement ou d'amélioration de mobiliers urbains ;
- Valoriser la simplification des démarches administratives et renforcer l'accessibilité à l'information (dans des domaines divers comme la mobilité, les services collectifs (sociaux, sanitaires, éducatifs ou culturels), le bénévolat) ;
- Valoriser le développement de politiques transversales visant l'accessibilité universelle des espaces et services publics

³⁵ <https://sites.google.com/site/cawabasbl/>

³⁶ www.access-i.be

Les besoins évoluent, priorités de l'UNIPSO

La société évolue et la motorisation aussi. Les ménages qui possèdent une voiture ont tendance à acquérir une deuxième voiture, ce qui engendre l'arrivée de nouveaux ménages d'aînés à 2 voitures. De plus, la diminution de la part non motorisée de la population et l'augmentation du niveau de scolarité a un impact sur le taux de mobilité et le choix modal³⁷.

Par ailleurs, bien que le besoin de se déplacer se soit accru au cours des dernières décennies, le transport collectif en milieu rural s'est dégradé, conjointement au développement de l'automobile, au point de devenir presque inexistant. Au fur et à mesure des restructurations, les lignes les moins fréquentées ont été supprimées dans les zones rurales. Cette évolution contribue à isoler beaucoup de personnes âgées. Les aînés de demain devront donc compter notamment sur leur voiture pour maintenir leur niveau de mobilité et leur style de vie. Or, ce mode de transport n'est pas durable et il ne favorise pas la mutualisation des besoins. Le défi consiste donc à **assurer la transition vers d'autre type de moyens de transport, mieux adaptés aux besoins des personnes âgées** qui ont certes moins de contrainte horaires, mais aussi souvent moins d'agent et se déplacent en dehors des heures de pointe.

Il est nécessaire de réfléchir à faire évoluer la mobilité en Wallonie vers une « mobilité durable », c'est-à-dire une mobilité plus respectueuse de l'environnement, moins dépendante des ressources énergétiques non renouvelables, favorisant toutes les mobilités, y compris celles des personnes âgées, et accessible financièrement pour les citoyens. Ceci va notamment dans le sens du programme

³⁷ CASTAIGNE, M., HUBERT, J.-P., TOINT, Ph., « La mobilité des aînés en Wallonie », PUN, 2003

européen AENEAS³⁸, qui ambitionne de promouvoir une mobilité plus durable auprès de seniors, notamment grâce à la diffusion de « bonnes pratiques ». L'aménagement des espaces publics est un autre défi à relever : « pour permettre le bien-être aux personnes âgées, et surtout en ville, il faut que le milieu satisfasse à quelques conditions minimales : lisibilité, accessibilité, utilisabilité, adaptabilité et sécurité³⁹ ».

L'UNIPSO encourage la Wallonie à développer des solutions pratiques afin d'améliorer la mobilité des seniors, en travaillant sur la gestion de la mobilité, l'aménagement du territoire, le développement d'offres adaptées mais aussi sur l'information, la sensibilisation et la communication.

Favoriser l'accessibilité des services de ou à proximité

L'accessibilité est liée à l'aménagement physique et organisationnel des environnements de mobilité. Or, ces environnements sont souvent « incapacitants » car ils n'offrent pas les mêmes « prises » (capacités) à tout le monde et notamment aux personnes âgées. Il faut donc penser et assurer les conditions (durables) des autonomies, là où elles font défaut et donner priorité aux aménagements « pluri-capacitants », comme conditions concrètes d'accès à la vie sociale.

Une étude traitant de la proximité des services en milieu rural, réalisée par l'Action Chrétienne Rurale des Femmes (ACRF)⁴⁰, révèle que les services localisés dans un rayon d'un kilomètre par rapport au domicile des répondantes sont les

³⁸ www.aeneas-project.eu

³⁹ OLIVERA, A., ABELLAN, A., « les obstacles physiques de la cité : la brutalité de l'espace construit », in gérontologie et société n°69, cahier de la fondation Nationale de Gérontologie, Paris, 1994

⁴⁰ BODSON, F., « Des communes et des services à proximité en milieu rural », ACRF, 2007

boîtes postales (77%), un arrêt de bus (74%), les écoles primaires et maternelles (53%) et le médecin (34%). Les autres services (station essence, bureau de poste, banque, crèche, mutualité, service administratif, distributeur d'argent, CPAS, école secondaire, activités sportives, culturelles et de loisirs) se situent majoritairement dans un rayon de trois à neuf kilomètres. Enfin, la gare ou l'arrêt de train se trouvent souvent à plus de dix kilomètres de distance. Ces chiffres illustrent bien le fait que, pour une majorité de la population rurale, un moyen de transport est indispensable pour se rendre à une activité ou auprès d'un pourvoyeur de services.

L'UNIPSO demande aux politiques de **penser à la mobilité qu'impliquent les services lors de leur conception**. Décider d'implanter un service loin d'un centre ou loin des modalités de transport en commun, c'est d'emblée faire des choix et favoriser certaine mobilité. On risque de réduire l'autonomie de ceux qui n'ont pas de voiture si on implante les services loin du centre mais proche d'axes routiers. Le défi est « la pluri-autonomie » qui est directement lié à l'aménagement du territoire.

L'UNIPSO soutient également la **création de « services-relais de quartier » qui fonctionneraient comme des guichets uniques pour les services associatifs et les services communaux**. Leurs missions seraient, grâce à des professionnels et des bénévoles, de susciter des échanges, en leur sein, auprès des groupes et personnes vivant dans le quartier. Ils seraient autant une émanation du quartier qu'une décentralisation des services communaux.

Adapter les infrastructures et aménager le territoire

A l'heure du moderne et de la mobilité généralisée, de moins en moins d'endroit sont prévus pour faire une pause, une halte, que ce soit dans l'espace public ou même dans les lieux de mobilité. Il faut se tenir debout, bouger ou consommer pour pouvoir s'asseoir. Il ne faut pourtant pas voir dans l'immobilité l'ennemi de la mobilité.

Plus la personne âgée éprouve des difficultés à se déplacer, plus deviennent centraux le voisinage, la qualité de l'environnement résidentiel (des trottoirs dégagés et en bon état), les traversées sécurisées, etc. Les dispositifs d'arrêt et de repos, comme les bancs, doivent aussi être intégrés dans l'architecture, la planification urbaine et les projets d'aménagement des espaces publics.

L'UNIPSO encourage les autorités responsables à **adapter les infrastructures pour pallier à leur inconfort ou leur insécurité (réelle ou ressentie). Il faut rendre plus sécurisant les transports en commun⁴¹ (lumières, rampes, places assises réservées, etc.) et aménager l'espace pour que chacun, quel que soit son âge, puissent y trouver place.**

L'UNIPSO insiste sur **l'application des principes de conception universelle et de construction durable**.

7 critères doivent être pris en compte dans la conception universelle⁴² :

- Usage équitable : conception utile et à la portée des personnes ayant des capacités différentes ;
- Flexibilité/adaptabilité : conception permettant le choix de larges possibilités d'utilisation selon les préférences et les capacités individuelles ;
- Fonctionnement simple et intuitif : le système est facile à comprendre indépendamment de l'expérience, des connaissances, du langage et du niveau concentration de l'utilisateur ;
- Facilité de perception de l'information indispensable : indépendamment des conditions ambiantes ou des capacités sensorielles de l'utilisateur ;

⁴¹ Le premier axe de la DPR est l'aménagement du territoire. Il s'agit de mettre en œuvre un aménagement du territoire qui tienne compte des défis de la mobilité

⁴² Extrait de L'intégration des personnes âgées dans la vie sociale de la ville, 2002

- Tolérance aux erreurs : la conception minimise les risques et les conséquences fâcheuses d'erreurs de manipulation ;
- Faible effort physique : usage efficace et confortable avec une fatigue minimale ;
- Une dimension appropriée pour l'accès, la manipulation et l'usage indépendamment de la taille de la posture ou de la mobilité de la personne.

Les expériences vécues par les personnes âgées, en différents lieux et dans différents contextes, devraient constituer une source d'information pour les décideurs en ce qui concerne la conception des espaces publics.

Offrir des solutions différenciées selon les territoires

En matière de pratiques de mobilité, la différence est grande entre les territoires ruraux et les zones urbaines ou péri-urbaines. Il en résulte que les solutions adaptées dans un cas ne paraissent guère transférables dans l'autre. Si en milieu urbain, les offres de transport collectif sont substantielles et leurs usages plus développés, dans le péri-urbain et en milieu rural, la voiture constitue le mode quasi-exclusif des personnes âgées.

Dans ces territoires, les solutions ne sont pas à chercher dans la transposition de modèles classiques de transports urbains mais dans l'invention d'offres complètes de services de mobilité-*solidarité*, fondées sur des innovations dans les usages partagés et accompagnés de l'automobile et dans les services collectifs individualisés.

Encourager l'intermodalité

D'une manière générale, il existe un manque important de coordination des acteurs de la mobilité. Chacun travaille de manière auto-centrée sur ses propres projets et objectifs en oubliant que les solutions de mobilité doivent inclure des connexions avec d'autres services. La prise de conscience des réalités des autres acteurs et usagers reste trop faible.

L'UNIPSO estime que les acteurs doivent se rencontrer plus souvent, apprendre à se connaître et être au courant des projets développés localement par d'autres acteurs. Ceci permettrait d'éviter des doublons et donc des dépenses inutiles.

La tarification aussi pose problème. Chaque acteur à une tarification différente ce qui complique la compréhension et l'usage inter-service. L'initiative, encore neuve, de la carte-mobib⁴³ alliant train et bus est une avancée que l'UNIPSO souligne positivement.

L'UNIPSO insiste sur l'importance de la **complémentarité et de la cohérence entre les différents modes plutôt que sur leur concurrence**. Des mesures incitatives en faveur de l'intermodalité sont donc à prévoir pour accompagner la restructuration des transports en commun, que ce soit pour favoriser plus particulièrement l'intermodalité avec le vélo ou avec la voiture ou que ce soit pour encourager les correspondances entre les différents modes.

Enfin, pour faciliter l'intermodalité, il est nécessaire **de disposer de données précises sur la mobilité**. Or, il y a un manque crucial à ce niveau et aucun inventaire des données existantes n'est aujourd'hui constitué et mis à disposition des acteurs.

⁴³ www.stib.be

Renforcer l'information et la communication sur les possibilités de transports

L'UNIPSO demande de **développer une stratégie de communication et d'information sur les offres de transports disponibles**, et cela dans un objectif de transition vers des modes de transport plus durables pour les personnes âgées. Pour ce faire, il est nécessaire de développer des messages clairs à travers des canaux connus et adaptés aux personnes âgées. L'UNIPSO demande **que les symboles, les signes, les couleurs et les horaires soient compréhensibles et lisibles**.

L'UNIPSO suggère aussi d'ajouter à la communication **des projets d'apprentissage ou de chaperonnage**. Il faut être conscient que quel que soit le projet de transport imaginé, il ne pourra être totalement effectif que s'il est associé à des interventions sur une série d'autres plans : facilitation psychologique de la démarche de « sortir de chez soi », caractère adapté des activités socioculturelles, information sur les possibilités de transport. Le recours aux transports collectifs ne peut se faire sans un minimum de préparation.

Pérenniser les avantages seniors dans les transports en commun

Les personnes âgées bénéficient de certains avantages financiers dans les transports en commun classiques. A constater les récentes modifications (ex: suppression de la gratuité des services TEC pour les seniors), cette tendance ne semble pas garantie. L'UNIPSO plaide dès lors pour le **maintien de ces facilités auprès des personnes âgées**.

Développer et encourager les transports alternatifs et adaptés⁴⁴

Développer les transports collectifs personnalisés (à la demande)

Pour les seniors les plus précaires ou ceux situés dans les zones rurales éloignées, les possibilités de transport collectif personnalisé doivent être considérées en priorité (tels que les taxis adaptés ou les bus à la demande).

Pour l'UNIPSO, cette mutualisation des besoins doit être une piste de solution⁴⁵, intégrant les atouts du transport particulier et collectif. Les minibus adaptés aux personnes âgées effectuant des transports collectifs porte-à-porte, sur un trajet prédéterminé ou en coordonnant les demandes semblent être véritablement adaptés aux besoins de la population âgée. A ce titre, le service du « BelBus » (cf. p. 13) de la compagnie flamande De Lijn est un exemple qui devrait être adapté à la Wallonie.

L'UNIPSO suggère également de **mettre en place un système de bus ciblé, correspondant aux besoins du public âgé**, comme les courses, les démarches administratives, les visites de santé, les loisirs, etc.

L'UNIPSO insiste enfin sur le **développement de collaborations entre d'une part les entreprises de transport et d'autre part, les CPAS, les communes, les centres culturels, les hôpitaux, les maisons de repos, les marchés, les centres commerciaux ou autres pour développer ce types de services personnalisés**.

⁴⁴ Le troisième axe de la DPR porte sur les transports en commun et les offres de mobilité alternatives. Il s'agit de positionner les transports en commun comme épine dorsale de la mobilité durable et de les articuler

⁴⁵ DEWANDRE, A, « *Economie sociale quelles réponses aux besoins des personnes âgées ?* » Analyse SAW-B, 2009

Améliorer les services d'accompagnement personnalisé

Pour développer au mieux l'offre des services personnalisés, l'UNIPSO demande de prendre en compte divers éléments⁴⁶. D'une part, pour couvrir les besoins, il est indispensable d'être au plus près des opérateurs de santé. D'autre part, il importe de pouvoir bénéficier du support d'une structure forte (mutuelle, Croix rouge, TEC, Communes, etc.) pour assurer les coûts des activités qui dépassent les rentrées possibles: frais de transport, logistique, gestion des bénévoles.

En effet, une des plus grandes faiblesses constatée de ces initiatives est la non solvabilité de la demande face à des coûts relativement importants (équipement, personnel, carburant en hausse constante). Ce qui impose à ces structures de faire appel à des soutiens extérieurs, notamment des bénévoles et des dons, qui ne permettent pas d'offrir une nécessaire stabilité financière. Une autre faiblesse semble être le manque de véhicules adaptés.

L'UNIPSO souligne enfin l'importance et la nécessité de **fournir des formations spécifiques, particulièrement en termes d'accompagnement des personnes pour les chauffeurs.**

Financer les Taxi sociaux

Les taxis sociaux pâtissent d'un financement trop faible et incertain. Les tarifications imposées par l'agrément IDESS ou par l'agrément « taxi social » sont jugées trop basses ou plutôt, trop peu flexibles⁴⁷. Une grande disparité tarifaire existe dès lors pour combler les moyens manquants. Cette

disparité représente bien entendu une faiblesse importante pour l'ensemble des taxis sociaux, que ce soit en termes de concurrence ou en termes d'information au public.

L'UNIPSO souhaite un **financement et une mise en lumière des actions et de l'offre disponibles.**

Promouvoir le covoiturage et l'autostop organisé

Actuellement, la voiture reste le moyen principal pour se mouvoir en Wallonie. Dans ce contexte, le covoiturage représente une véritable solution pour les personnes âgées dans les zones rurales. Il allie flexibilité, réponse aux demandes des usagers, et faible coût d'organisation et de mise en œuvre. Cette alternative manque toutefois encore aujourd'hui de relais en termes de communication et de sensibilisation. L'offre reste encore trop peu visible et donc méconnue. L'UNIPSO encourage les pouvoirs politiques à **faire connaître ces alternatives et initiatives.**

L'UNIPSO demande aussi le **développement d'infrastructures adaptées (parking de covoiturage, etc.) et l'aménagement du territoire pour favoriser son utilisation.**

⁴⁶ Observations notamment relevées dans « *La mobilité rurale alternative en Wallonie* », SAW-B, Septembre 2011

⁴⁷ Op cit.

Promouvoir la mobilité douce⁴⁸ : sécuriser l'utilisation du vélo et de la marche

Dans les pays où la « culture vélo » est plus prégnante et les infrastructures cyclables plus développées, le nombre de seniors à vélo prouve que les limites physiques liées à l'âge ne sont a priori pas à mettre en cause. Pourtant le vélo n'a pas encore la cote en Wallonie. Or, il demeure un moyen de locomotion qui permet de rencontrer des objectifs de mobilité, de convivialité et de préservation de l'environnement. D'importants efforts doivent être encore entrepris, en amont en matière d'aménagement du territoire, et de manière transversale dans toute la politique de mobilité pour permettre davantage d'intermodalité.

L'UNIPSO recommande **de favoriser l'accès des vélos dans les transports en commun mais également le développement de lieu de parking vélos** avec par exemple l'installation de box sécurisés pour vélos près des gares SNCB-TEC. L'UNIPSO encourage également la promotion de vélos pliables, l'accessibilité des vélos électriques et la diffusion et la communication des solutions pour les personnes âgées.

Pour l'élaboration de futures politiques de soutien au développement du vélo, l'UNIPSO préconise de se baser sur le travail effectué par plusieurs structures dont Pro Velo et le GRACQ qui a mené à l'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable Wallon⁴⁹. Celui-ci a permis de faire un état des lieux complet des infrastructures existantes et manquantes entre les villes de Wallonie pour les vélos. Concrètement, ce

Schéma a identifié 20 liaisons prioritaires dans le cadre du Schéma de développement de l'espace régional (SDER) et les travaux qui s'y rapportent. L'UNIPSO demande aussi que les Schémas Directeurs Cyclables des directions territoriales des routes du SPW soient également réactivés ainsi que toutes les recommandations en matière d'aménagements cyclables émises dans les programme « Pistes cyclables marquées⁵⁰ » (PCM) mais non réalisées à ce jour.

Soutenir le déplacement des professionnels aidant les personnes âgées

Une préoccupation dans le secteur de l'aide à domicile notamment est liée aux déplacements des professionnels. Ce sont des métiers très exigeants en terme d'horaires et de flexibilité, mais peu valorisés et où il existe une certaine pénurie de main d'œuvre. Pour soutenir la mobilité nécessaire de ces professionnels, l'UNIPSO demande **d'encourager l'accès au permis de conduire** (exemple: mise en place des formations gratuites pour le permis de conduire par le Forem).

L'UNIPSO incite à une **collaboration avec les pouvoirs locaux concernant la mise en place de parking gratuit pour les prestataires**. Des facilités de financement de véhicule (exemple: financement à taux 0 %) et une prise en charge du remboursement des coûts du véhicule des travailleurs sont également des pistes soutenues par l'UNIPSO.

⁴⁸ Dans le deuxième axe de la DPR, il s'agit de promouvoir et développer de manière significative la mobilité douce, à pied et à vélo, dont le potentiel est largement sous-exploité en Wallonie.

⁴⁹ <http://ravel.wallonie.be/opencms/export/sites/spw.ravel/fr/documents/SDCW.pdf>

⁵⁰

http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/webdav/site/dgpl/shar/ed/Travaux_subsidies/Deplacements_doux/amenagements_cyclables/les_pistes_cyclables_marquees.pdf

Conclusion

En matière de mobilité, les personnes vieillissantes ne désirent pas être singularisées ce qui serait d'ailleurs un prélude à leur exclusion. Elles souhaitent, au contraire, être considérées comme tout le monde, malgré d'éventuelles difficultés à se déplacer et des déplacements qui échappent parfois aux schémas classiques. Pour répondre à leurs besoins, une offre flexible, variée et segmentée doit être développée. Aujourd'hui, la voiture reste encore privilégiée car synonyme d'autonomie (pour les personnes âgées comme pour les autres) malgré les externalités négatives (pollution, congestion, coût, etc.). Les pouvoirs publics doivent donc inciter les seniors à opter dans la mesure du possible pour d'autres modes de déplacement, plus durables. Des difficultés persistent aussi lorsqu'il s'agit d'emprunter les transports publics pour qui n'est pas familiarisé avec leur fonctionnement, entre les informations relatives aux tarifs, aux horaires, aux arrêts, aux éventuelles correspondances, etc. Rien d'étonnant dès lors à ce que les personnes âgées recourent aux transports en commun uniquement lorsqu'elles n'ont pas d'alternative ou lorsque le réseau est particulièrement bien organisé.

Promouvoir une mobilité plus durable auprès des seniors nécessite donc que l'accent soit mis sur l'accessibilité, le confort et la sécurité. D'autre part, devenir un usager multimodal nécessite un certain apprentissage et celui-ci reste à faire.

Le vieillissement de la population remet aussi forcément en question, à différents niveaux, les manières actuelles de concevoir, d'aménager, de faire fonctionner et de développer les villes et les villages. Il s'agit d'apporter des ajustements importants sur les plans de la structure urbaine, de la répartition des grands équipements et services publics. De nombreux quartiers ont été construits en fonction de l'usage extensif de l'automobile et les espaces n'ont pas été conçus

pour répondre aux besoins de personnes souffrant d'incapacités. Les commerces et les services sont concentrés le long d'axes qui ne favorisent pas l'accessibilité à pied. De plus, les caractéristiques du tissu urbain allongent les distances et empêchent le développement des services de proximité. La transformation de tels espaces sera nécessaire afin de les rendre accessibles à une population âgée. En milieu rural, il s'agit surtout de l'amélioration des routes et du maintien des services publics et des services pour les personnes âgées.

Au-delà de l'aménagement du territoire ou de la mise en place de services plus adaptés et plus personnalisés, les pouvoirs publics doivent aussi soutenir et coordonner les initiatives mises en œuvre par une large palette d'organisations qui aident les personnes vulnérables à se déplacer, qui aident les plus âgés à faire leurs courses, à se rendre chez le médecin, etc.

Ces initiatives contribuent largement à créer de la solidarité entre les citoyens et entre les générations. Elles participent à l'instauration de la mobilité et d'une accessibilité aux services pour tous, en toute sécurité.



L'UNIPSO est la confédération intersectorielle et pluraliste des employeurs du secteur à profit social (non marchand) en Wallonie et en Fédération Wallonie-Bruxelles.

L'UNIPSO représente plus de trente fédérations d'employeurs du secteur public et privé, actives dans les secteurs suivants:

- ▶ Hôpitaux
- ▶ Accueil et hébergement des personnes âgées
- ▶ Services de santé
- ▶ Accueil de l'enfance
- ▶ Aide et soins à domicile
- ▶ Aide à la jeunesse
- ▶ Accueil et hébergement des personnes handicapées
- ▶ Entreprises de travail adapté
- ▶ Secteur socioculturel
- ▶ Enseignement
- ▶ Organisations d'actions sociales
- ▶ Mutualités

Dans le cadre de sa mission, l'UNIPSO représente, défend et promeut les intérêts communs des organisations qui poursuivent un but non lucratif et les solidarités qui y sont liées. Elle soutient les employeurs dans leur rôle d'opérateurs de services pour en garantir l'accessibilité et la qualité. Interlocutrice de référence pour les pouvoirs politiques et les autres acteurs socio-économiques, l'UNIPSO se positionne comme un partenaire à part entière dans le dialogue social, la concertation interprofessionnelle et le développement de politiques nouvelles.

Siège social

Square Arthur Masson, 1 - bte 7
5000 Namur
☎ 081/24.90.20

Bureau bruxellois

Rue du Congrès, 37-41 - bte 3
1000 Bruxelles
☎ 02/210.53.00

www.unipso.be - unipso@unipso.be



Editeur responsable: Dominique Van de Sype