

9 principes d'une nouvelle mobilité des aînés

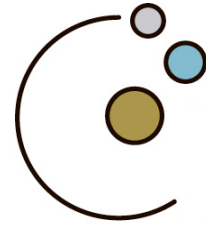
Dr Jörg Beckmann, directeur de l'Académie de la mobilité

La mobilité individuelle est une condition indispensable aux personnes âgées qui souhaitent rester indépendantes et conserver une bonne qualité de vie. Des espaces d'action concevables de manière souple et des offres de mobilité facilement accessibles font partie des critères centraux pour les personnes âgées soucieuses de s'assurer une base existentielle équilibrée.

Il s'agit donc de répondre aux exigences du rôle central que joue la mobilité dans une société moderne soumise à un changement démographique constant. Pour cela, il faut créer un système de transport capable de remplir les fonctions nécessaires à toute la société tout en satisfaisant aux besoins spécifiques d'un groupe croissant de seniors et, notamment, de personnes âgées souffrant de problèmes physiques, voire d'infirmités, mais souhaitant néanmoins se déplacer.

Cet objectif exige de nouvelles approches au niveau de la planification des transports, mais aussi en politique de l'environnement et de la santé. Les bases de cette indispensable transformation du secteur de la mobilité émanent d'un nouveau modèle directeur d'une mobilité incluant les besoins des personnes âgées et se distinguant des modèles de mobilité traditionnels des sociétés modernes tardives par des priorités nouvelles et durables.

Dans ce qui suit, nous présentons 9 antagonismes sous forme de principes d'une culture de mobilité nouvelle et répondant aux besoins des personnes âgées. Ces principes sont énoncés de manière pointue afin de mettre en évidence la nécessité d'une nouvelle interprétation de la mobilité des seniors dans les années et décennies à venir.

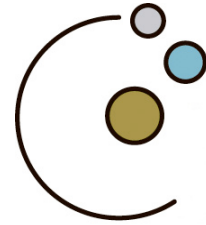


1. ● Autonomie au lieu de dépendance

Un système de transport répondant aux besoins des personnes âgées offre à ses utilisateurs de larges libertés dans l'exercice de la mobilité, aussi bien au niveau du choix de la destination et du moyen de transport qu'en termes de planification des durées et des itinéraires. Une dépendance unilatérale d'un seul mode de transport passe à côté des besoins des personnes âgées et restreint excessivement les espaces de mobilité individuels.

Le processus de vieillissement des habitants d'Europe est aujourd'hui marqué par une multitude de situations et de styles de vie individuels. Il existe des différences sensibles dans la manière dont les rentières et les rentiers du même âge organisent leur vie en fonction de leur origine, de leur éducation ou encore du revenu dont ils disposent. Cette diversité du processus de vieillissement se reflète aussi dans la mobilité des personnes âgées. Les offres de mobilité convenant le mieux aux seniors sont les plus facilement accessibles et les moins complexes. Les différents modes de transport gagnent en attractivité pour ce public s'ils sont utilisables de manière souple au sein d'un système global intermodal.

La possibilité de choisir entre différents services et produits de mobilité répondant aux besoins sans pour autant dépendre d'un seul moyen de transport est, pour les personnes âgées surtout, le gage d'une vie mobile accomplie. La garantie d'une liberté de choix maximale entre les différents modes de transport est donc un leitmotiv important pour un aménagement du territoire et une planification des transports conforme aux besoins des aînés.

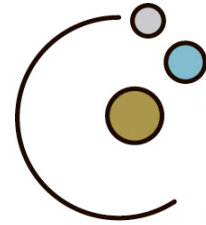


2. Offre locale et non globale

La communauté et la solidarité, deux caractéristiques importantes du processus de vieillissement, sont générées par la proximité géographique. On ne réduit certainement pas l'importance de la proximité géographique en facilitant et en accélérant les déplacements géographiques ou en faisant participer la population aux réseaux sociaux du monde numérique. Dans une société vieillissante, la proximité et le contexte résidentiel immédiat gardent toute leur signification malgré ou plutôt à cause d'une vie quotidienne fortement globalisée. La planification et la politique des transports doivent mieux tenir compte du besoin de proximité sociale et géographique que ressentent les générations anciennes.

Dans une société où les structures sociales traditionnelles et rigides sont de plus en plus remplacées par des formes de cohabitation délocalisées, par exemple au sein de réseaux sociaux basés sur internet, les personnes âgées courent le risque d'être marginalisées dans le "village global". Même si le recours à internet devient au fil des ans une partie intégrante de la vie du troisième âge, les espaces d'action locaux continuent de remplir des fonctions indispensables à la participation sociale. Ils contribuent à minimiser des risques d'isolement dus à l'âge et sont essentiels à l'entretien de rapports humains au sein de la famille et du cercle d'amis.

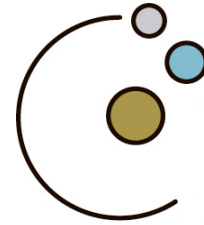
Un système de transport répondant aux besoins des seniors favorise donc en premier lieu la mobilité proche et la micro-mobilité. Il contribue ainsi à accroître la qualité de la vie communautaire locale près du lieu d'habitation. Des offres porte-à-porte facilement accessibles pour les seniors d'une région sont plus importantes que des correspondances lointaines efficaces.



3. Collectivité au lieu d'individualité

"Les voyages créent des liens!" Des voyages effectués en compagnie intensifient l'expérience de la mobilité des personnes âgées, accroissent le sentiment subjectif de sécurité et créent la solidarité. Les offres de mobilité adressées aux aînés doivent donner davantage de place aux voyages collectifs – aussi bien dans le trafic privé que dans les transports publics.

L'importance sociale de la mobilité se reflète aussi dans les offres de mobilité où le motif principal du déplacement géographique est de voyager, rouler et marcher en compagnie sur les routes du quotidien. Les voyages en groupe offrent de nouveaux espaces de mouvement et d'expérience notamment aux personnes âgées dont la mobilité est restreinte par des problèmes de santé ou des infirmités. A côté des transports publics, le trafic motorisé individuel peut jouer un rôle important dans les déplacements quotidiens. Preuve en est le succès des services bénévoles de conduite et d'accompagnement.



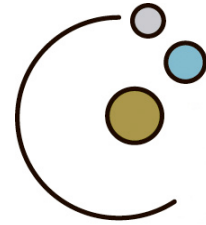
4. Activité au lieu de passivité

Le trafic des personnes âgées constitue aussi un défi pour la politique de la santé. Une mobilité active – marcher ou faire du vélo – accroît sensiblement l'espérance de vie et apporte une contribution notable à la mobilité durable. Les secteurs de la santé et des transports ont la tâche urgente de promouvoir longtemps à l'avance et à long terme l'exercice physique dans le cadre de la mobilité quotidienne.

La proportion d'hommes et de femmes âgés possédant un permis de conduire augmentera continuellement dans les années à venir. Celles et ceux qui ont un permis de conduire rouleront plus souvent demain en voiture, effectueront de plus longues distances et gagneront donc notablement en mobilité. Le même constat vaut pour les utilisateurs âgés des transports publics: eux aussi voyageront davantage et sur des distances plus longues.

L'accès facilité à la voiture, au chemin de fer ou au bus ne devrait cependant pas aller au détriment de l'exercice physique. Des enquêtes faites par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) mettent clairement en évidence les effets économiques positifs de la mobilité active.

Conclusion: il faut multiplier les incitations à marcher et à pratiquer la bicyclette. Des innovations comme le vélo électrique contribuent à soutenir une mobilité prolongeant la vie et offrant des satisfactions physiques et psychiques. A côté d'un aménagement des infrastructures pour ces nouvelles formes de mobilité en fonction des besoins des personnes âgées, il faut faciliter l'accès des aînés à la mobilité électrique par des cours de conduite et de sécurité routière.



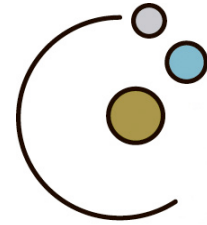
5. Intensité au lieu d'extensivité

Des longs voyages en termes de durée et de déplacement géographique constituent un enrichissement personnel. Il faut donc en faire profiter un grand nombre de personnes. Néanmoins, les aînés voyagent nettement moins que les personnes plus jeunes en raison d'handicaps physiques ou par manque de moyens financiers. C'est dire que les destinations lointaines jouent un rôle moins important dans leur vie quotidienne. Une offre de voyage adaptée aux besoins des aînés se distingue donc plutôt par des déplacements plus fréquents et plus courts que par des voyages longs et onéreux.

Les distances journalières parcourues par le groupe démographique 65+ ne représentent que la moitié de celles effectuées par la moyenne de la population. Elles se situent dans l'ordre de grandeur du groupe d'âge des 18 ans. Conséquence des effets de génération chez les 65 ans et plus, on part cependant de l'hypothèse que les distances quotidiennes moyennes des aînés augmenteront sensiblement dans les années à venir.

Même si les distances parcourues par les personnes âgées augmentent à moyen terme, les déplacements ne sont pas pour autant plus fréquents. Les rentières et rentiers suisses effectuent 2,4 déplacements par jour, soit environ un de moins que la moyenne de la population. Des déplacements fréquents et courts répondent mieux aux aptitudes changeantes des aînés et leur permettent de participer plus régulièrement à la vie publique.

Encourager la mobilité dans l'âge, c'est réduire la longueur et augmenter la fréquence des déplacements.

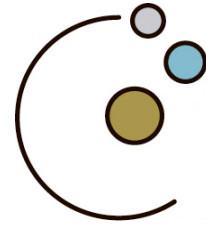


6. Décélérer au lieu d'accélérer

La vie dans les sociétés modernes s'est fortement accélérée et densifiée. De plus en plus d'activités deviennent plus intenses, se suivent à intervalles rapprochés et sont pressées dans des créneaux temporels toujours plus serrés. La charge qui en résulte pour les humains est énorme et se traduit aussi par lesdites nouvelles maladies de civilisation comme le "syndrome du burn-out" ou des dépressions dues au surmenage. Le processus de vieillissement, donc aussi la mobilité dans l'âge, sont fortement touchés par ces développements. Il s'agit de créer un plus grand nombre d'espaces de calme dans ce système de référence sociale fortement accéléré pour permettre aux personnes âgées de vivre à leur propre rythme, également et surtout dans le trafic.

L'abandon complet ou partiel des activités professionnelles offre à de nombreuses personnes la perspective d'une vie moins rapide et plus détendue. Ce changement est aussi une chance de réinventer la propre mobilité, car il met fin aux contraintes en termes de mobilité qui résultaient de l'exercice de la profession et qui pesaient sur la santé. Le rentier et la rentière peuvent adopter des modes de vie et de mobilité plus décontractés en évitant l'agressivité des heures de pointe et le trafic fatiguant à grande vitesse.

Il faut ouvrir toutes grandes les portes à ces possibilités grâce à une planification du trafic "off-peak", car les aînés évitent les heures de pointe et circulent le plus souvent entre 9 et 11 heures et entre 14 et 16 heures. La planification des offres de transport ne doit donc pas seulement se baser sur la rapidité et la ponctualité, mais aussi sur la disponibilité et la complémentarité du temps de déplacement. Il ne s'agit pas de rechercher en priorité des gains de temps minimaux par une accélération supplémentaire du trafic, mais de concevoir des voyages sans stress et plaisants ainsi que de créer des espaces et des zones de calme. Voilà la seule manière d'éviter que les voyageurs âgés ne soient à bout de force alors qu'ils ne sont pas encore arrivés à destination.

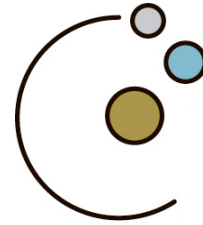


7. Simplicité au lieu de complexité

La modernisation technologique constante de tous les modes de transport et la fusion de différents sous-systèmes sur terre, sur l'eau et dans l'air accroissent rapidement la complexité du système de transport global. Les innovations dans les transports répondant aux besoins des seniors doivent donc viser à faciliter le décodage et l'utilisation de ce système par les usagers.

La technique d'envergure que constitue la mobilité lance aujourd'hui et demain des défis non seulement aux designers de son système, mais aussi à ses usagers – et notamment à ceux qui ont du mal à s'orienter dans un système aussi complexe. Dans le trafic urbain, par exemple, la diversité croissante des véhicules à deux et à quatre roues engendre des dangers nouveaux pour les personnes âgées. Pour répondre à cette différenciation croissante des véhicules, les planificateurs du trafic suppriment de plus en plus de séparations classiques de la circulation et multiplient les surfaces à trafic mixte, ce qui ne facilite pas toujours la progression sûre des personnes affectées de capacités de perception réduites et d'handicaps physiques. Dans les transports publics aussi, l'individualisation croissante de l'offre accroît la complexité. A ce niveau également, des surfaces de circulation traditionnelles sont enrichies d'utilisations supplémentaires à l'exemple des gares transformées en centres commerciaux. Ce développement complique pour de nombreuses personnes âgées la recherche de solutions de mobilité adaptées. Des offres de mobilité complexes créent la confusion, augmentent le risque d'accident et provoquent des pertes de temps inutiles en cas d'erreur.

La technique culturelle de "s'orienter-dans-le-traffic" est soumise à un constant changement que tout le monde ne peut pas suivre. Des cours de conduite, de sécurité routière et d'orientation peuvent aider les seniors conduisant un véhicule, faisant du vélo ou marchant à organiser leur mobilité plus efficacement, plus sûrement et de manière plus fiable. De plus, les planificateurs des villes et de la circulation sont invités à transformer les nœuds compliqués de la circulation en des espaces "faciles à lire" afin que la nouvelle cohabitation dans le trafic ne se transforme pas en une guerre dangereuse pour tous.



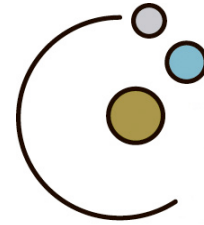
8. Réflexivité au lieu de spontanéité

Jouant un rôle social de plus en plus important, les personnes âgées sont aussi au cœur de la recherche de modèles directeurs nouveaux et prometteurs dans le domaine de la mobilité. Les seniors d'aujourd'hui seront peut-être demain les pionniers d'une meilleure mobilité.

L'un des aspects essentiels du développement durable de la mobilité est une approche autocritique – réflexive – des risques de sécurité et environnementaux qui sont aujourd'hui associés au trafic de personnes. L'attitude plus consciente des personnes âgées face à la mobilité peut avoir une fonction de modèle entre générations et rendre ainsi un service important au développement durable.

Une politique de la mobilité axée sur le troisième âge dans la perspective de la durabilité ne consiste donc pas seulement à exiger une organisation de l'espace et du trafic répondant mieux aux besoins de l'actuelle génération 65+, mais doit aussi satisfaire aux exigences des générations de seniors à venir. La solidarité, la collectivité, l'activité et, précisément, la réflexivité sont les piliers essentiels d'une mobilité efficace dans l'âge, des piliers qui offrent de surcroît une base suffisante à la transformation structurelle de notre système de transport.

En entrant dans une nouvelle phase de leur vie qui modifiera leur mobilité et en exigeant par la même occasion que leurs besoins de mobilité de seniors soient mieux respectés, les usagers âgés des systèmes de transport ont donc aussi la chance de garantir la pérennité des bases vitales pour les générations à venir par un recours écologique, social et économique à leur mobilité. Il n'est jamais trop tard pour modifier sa façon de penser!



9. Immobilité au lieu de mobilité

Avec le développement de la mobilité des aînés au cœur d'une société qui s'engage pour la durabilité, la Suisse s'offre la chance de revoir de fond en comble l'"échelle des valeurs liées à la mobilité". La mobilité dans l'âge ne fonctionne qu'aussi longtemps que peuvent être retardées les atteintes à la capacité de se mouvoir en raison de la vieillesse ou aussi longtemps que ces problèmes peuvent être compensés par les systèmes de santé publique et de transport. En nous fixant exclusivement sur les questions de mobilité, nous risquons de perdre de vue le véritable défi à relever en politique sociale, c'est-à-dire la nouvelle appréciation de l'"immobilité".

Après la mobilité dans l'âge vient inévitablement pour la plupart des humains la phase de l'immobilité due à la vieillesse, nonobstant l'augmentation de l'espérance de vie sans handicap. Durant cette phase, des déplacements ne sont plus possibles sans soutien et soins. Les besoins de chacun changent une fois de plus fondamentalement durant ce chapitre de la biographie individuelle de la mobilité. Lorsqu'on ne peut plus pratiquer sa propre mobilité, celle des amis et membres de la famille gagne en importance. Les visites de personnes qu'on aime compensent l'immobilité propre et créent cette proximité que précédemment la personne âgée pouvait encore s'offrir en se déplaçant. Recevoir une visite sera alors aussi agréable et satisfaisant que de rendre visite.

Parallèlement, les phénomènes d'immobilité dus à la vieillesse durant la dernière phase de la vie peuvent inciter à s'interroger sur l'appréciation de la mobilité et de l'immobilité comme les deux faces d'une même médaille. Notre système social actuel glorifie la mobilité illimitée des personnes et des marchandises souvent sans s'interroger sur sa réelle nécessité. Peut-on imaginer une future société dans laquelle la mobilité évitée, donc l'immobilité, représente une valeur en soi? Faut-il continuer à l'avenir de faire tous les voyages qu'il est possible de faire? Ou peut-être réussissons-nous à réaliser avec moins de trafic un modèle de société qui, à prospérité égale, se contente de moins de mobilité?