



La mobilité des seniors

(du rêve américain au retour en enfance ?)

~~Objectifs~~ Apéritif de notre rencontre :

- à partir des constats avancés par le GART, la FNAUT...



- permettre à l'ANDE de présenter ses propositions,
- relatives à un meilleur accompagnement de la mobilité des seniors,
- avant tout au niveau de l'espace de notre agglo.



En affirmant à priori :

- le droit à la liberté de déplacement pour tous,
... ce qui inclue les seniors !
- la nécessité de développer le transport public pour les personnes âgées, principales victimes (avec les jeunes ?) du modèle actuel de mobilité,
- l'importance de la sécurité et de la sûreté du déplacement pour cette partie de la population

1) Constats à approfondir

Constats démographiques :

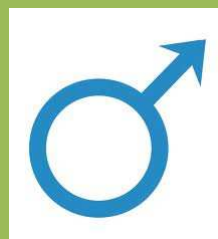
2010 : 14M de + de 60 ans (20%)

2050 : 23M (30%)

espérance de vie 2050



90



83

Constats sociologiques :

- l'âge n'est pas un critère social
- disparité des revenus accrue
- disjoindre seniors et dépendance
- disparité de la notion de vieillissement (du « happy boomer » à la « t g v »)
- et ceux qui sont concernés ne recherchent pas, à priori, cette visibilité



Constats géographiques :

- des banlieusards et des péri-urbains



- hélio tropistes

- sans oublier les ruraux



- les étrangers installés et immigrés restés

le tout dans beaucoup d'incertitudes statistiques

2) Une mobilité contrariée pour les seniors ?

Hors d'oeuvre

Des champions automobiles:

40% des 65-69 ans 30% des 70-75 ans

10% des 80-99 ans

soit 25% des usagers de la route

19% des tués (en journée)



Des automobilistes dangereux ?

Réductions : champs sensoriels, réflexes

Compensations:

- évitent les créneaux !
- à droite toute dans les ronds-points



Tentations législatives (modèle finlandais)

Fin de la conduite = mort sociale ?

Des piétons pénalisés

- marche: 40% des déplacements
- plus de 60 ans :
la moitié des 800 piétons tués

Des piétons contraints

- un espace urbain aménagé pour les « yuppies »
- un espace suburbain encombré
- un assez grand manque d'attention des décideurs et des autres occupants de l'espace public

Des cyclistes à protéger:

- qu'ils soient survivants (populations antérieures aux actions de



- ou militants (les



istes

vieillissent aussi).

Un transport public adapté aux actifs jeunes?

- services calqués sur la journée de travail
et l'année scolaire :

ces maudits
« jours jaunes »



Un transport public adapté aux jeunes costauds et branchés (ou en poussettes) ?

- si vous avez trouvé l'horaire et la correspondance accrochez vous dans les autobus,
- et apprenez à conquérir votre place assise



Heureusement il y a ce merveilleux
tramway à plancher bas qui glisse
sans à coup et qui est bien visible !



3°) Dix huit diapositives c'est déjà trop:
passons aux propositions de l' **ande**
et de la



Plat principal



En commençant par le plus difficile :

- un investissement « ciblé » dans le transport public doit contradictoirement (?) profiter à tous,
- il ne peut qu'être lié à des considérations sociales et urbanistiques et doit exclure tout favoritisme clientéliste ou local.

D'où:

- un « doigté » nécessaire en matière de tarification et de billettique



- une grande et durable pédagogie vis-à-vis des clients occasionnels et des usagers potentiels



Le reste devrait suivre comme un long fleuve tranquille pour les piétons :

- droit au passage (accessibilité !)
- droit au repos (des sièges et tant pis si certains sont occupés par les sdf)
- droit à la qualité et à la tranquillité de l'espace public :
police plus que vidéo.



Mais aussi pour les cyclistes :

- aménagements circuits et surtout des intersections
- dépose vélos encore plus généreuse
- avec en échange le passage au « gilet jaune »???

Face à la demande de maillage
osons demander le renforcement
du transport à la demande :

- augmentation des services des taxis
et adaptation de leurs tarifs,



- développement des « nouvelles » formes
(Cyclocab, petite remise)

- « allo TAN »



Mais n'oublions pas le plus fondamental :

des transports collectifs efficaces

- fréquents toute la journée,
- confortables

avant (signalétique, information)

pendant (places, conduite « commerciale »)

après (correspondance aisée)

toujours (coordination)

des transports collectifs efficaces,
c'est aussi:

- une tarification attractive

(ce qui ne veut pas dire la gratuité)

- une billettique simple

(incitation à l'abonnement)

- et pourquoi pas l'assistance
aux voyageurs

(apprenons à prendre l'autobus!)

Après les vingt cinq diapositives bien

pensantes de l'**ande** et de la



le temps des conclusions

avec d'autres intervenants ?

La mobilité des seniors