

Version 3 Septembre 2024

CAHIER REVENDICATIF de l'UNIR SOLIDAIRES

**Des transports accessibles et adaptés aux besoins
des sénior.e.s à tout âge**

**Des transports accessibles et adaptés aux besoins
des sénior.e.s à tout âge**

Plan du Dossier

1/ Mutations dans les moyens de transport

2/ Des villes en expansion

3/ Mobilité urbaine

4/ En retraite, des déplacements plus compliqués

5/ Accessibilité et mobilité pour tou.te.s

6/ Quels types de transports pour quelle mobilité ?

A/ Différents types de transport collectif existants en fonction de leur utilité :

B/ Moyens de Transports individuels

7/ Des transports adaptés à la situation de réchauffement climatique

8/ L'accessibilité des transports collectifs pour tout.e.s

A/ Le découpage géographique :

B/ Service assuré et services nécessaires

C/ La complémentarité des transports

D/ L'accueil en station

E/ L'adaptation des installations

F/ Le coût du transport collectif

8/ Nos Revendications :

A/ Combattre les discriminations

B/ Permettre une accessibilité à tous et toutes

C/ La mobilité : un droit fondamental à mettre réellement en oeuvre

L'UNIR Solidaires revendique

Version 3 Septembre 2024

CAHIER REVENDICATIF de l'UNIR SOLIDAIRES

Des transports accessibles et adaptés aux besoins des sénior.e.s à tout âge

1/ Mutations dans les moyens de transport

Le monde a bien changé depuis que sont apparus les premiers moyens de transport de personnes individuels et collectifs motorisés sur route (moto, auto, bus) ou sur rail (train, métro, tramway), ou dans les airs (avions). Longtemps, et pour une majorité de personnes, dans nos pays dits « développés », la mise en place de structures ou d'engins facilitant les déplacements, les rendant plus rapides, n'avait d'autres buts que d'assurer les trajets professionnels - les riches ne prenaient pas le train pour partir en vacances, de plus en plus fréquemment, les gens modestes le prennent peu - ou pas du tout (plus d'un.e français.e sur deux en 2015) à cause d'un coût trop élevé.

2/ Des villes en expansion

Avec l'industrialisation, la réforme agraire, les campagnes se sont peu à peu désertifiées, et les grandes villes ainsi que leur périphérie ont vu arriver des milliers de travailleurs et travailleuses qui n'eurent d'autres choix que de se rapprocher de leur zone d'emploi. La construction d'habitats sociaux modestes (ce qu'on appela alors « cages à lapins »), de villes « nouvelles » entourées de zones d'activité assurait un toit à ces émigré.e.s de l'intérieur.

Avec le temps, l'explosion du chômage et de la précarité, mais aussi pour une partie des habitant.e.s, la vie dans ces périphéries des villes est devenue insupportable (les confinements récents ont sans doute accentué ce rejet), et une autre vie meilleure « à la campagne », un rêve - ajouté à cela le prix spéculatif prohibitif des terrains et loyers dans les villes, la cité n'attire plus, ou carrément rejette les gens « ailleurs ». Des territoires perdent des habitant.es, des commerces, des services, d'autres s'étoffent. Mais aussi, les centres des petites villes se désertifient au profit des zones industrielles qui regroupent les commerces d'alimentation, qui s'installent dans des zones qui leur offrent des dégrèvements d'impôts ou de cotisations sociales.

Toutefois, pour chacune de ces périodes, les inégalités de développement des territoires sont énormes, les ressources allouées sont largement insuffisantes en région, et particulièrement dans celles qui sont déjà sinistrées par casse de l'outil industriel des années 1970-1990 (sidérurgie, métallurgie, filatures ...).

Dans ces mouvements de population, les personnes retraitées choisissent soit d'aller habiter dans la maison familiale, inoccupée, soit de rester sur place où elles ont vécu pendant toute leur vie active, soit de s'approcher de leurs enfants, partis en province ou en ville ... En

outre, depuis quelques années, se développent aussi un peu des villages “urbanisés” conquis par de nouveaux habitants, “actifs” ou de jeunes retraité.e.s désireu.se.s de fuir la ville.

3/ Mobilité urbaine

Il nous est facile de constater à quel point, malgré parfois la volonté des équipes municipales, les déplacements ne se simplifient pas comme prévu. Il n’est pas rare que, dans les grandes villes, l’agrandissement des trottoirs voient émerger des déambulations parasites sur ceux-ci : patinettes, vélos, scooters ... qui trouvent plus simple d’y circuler pour aller se garer, éviter d’être renversés par les automobiles, ou ignorer les pistes cyclables pourtant installées des deux côtés des chaussées.

D’autres fois, les aménagements des bords de trottoirs, près des passages piétons sont à ce point mal pensés qu’ils s’emplissent de feuilles mortes (glissantes) et de grosses flaques d’eau qui empêchent finalement toute traversée aisée. Ailleurs, c’est l’étroitesse du trottoir qui va rendre impossible l’éventualité d’être emprunté par une personne en fauteuil ou en déambulateur. Voire même, dans certaines ruelles d’agglomérations, les trottoirs n’existent même pas.

Tout est obstacle sur les trottoirs pour les personnes ayant des difficultés à se déplacer de manière autonome : panneaux publicitaires, poteaux pour délimiter les accès aux véhicules, installations de garage des vélos « collectifs », ou garage des deux roues à moteurs. Autre détail, mais qui témoigne du peu de souci des difficultés de déplacement : sur les panneaux qui avertissent les automobilistes de la possible présence de personnes « fragiles » de manière impromptue sur la chaussée, on lit : « attention aux enfants », « proximité d’école » ... mais presque jamais on ne leur demande de faire attention aux personnes âgées à mobilité réduite.

4/ En retraite, des déplacements plus compliqués

Les besoins de mobilité de la personne changent en même temps que sa situation sociale : les trajets domicile-travail, matin et soir, sont remplacés par les besoins de la vie quotidienne (ceux qui existaient déjà avant la cessation d’activité : courses, démarches, soins médicaux, activité sportive), la vie familiale (activités avec les petits enfants, accompagnement à l’école), et les loisirs. Et là, tout peut devenir très compliqué selon que notre logement est desservi par des transports collectifs ou pas, que vous êtes autonome ou pas, que vous possédez un moyen de locomotion qui vous permette de vous déplacer à toute heure, de tout temps et pour l’ensemble de vos besoins, qu’ils soient vitaux ou festifs.

En l’absence de transports collectifs, déjà confrontées à des problèmes de santé ou de handicap, les senior.e.s rencontrent plus de difficultés pour rejoindre une zone commerciale ou le centre ville où sont regroupés les commerces, les lieux de soins, de culture, de socialisation ou de loisirs et plus encore pour aller visiter des amis ou des membres de la famille.

5/ Accessibilité et mobilité pour tou.te.s

Les freins à la mobilité sont nombreux, ils vont d’un empêchement ponctuel à une invalidité lourde. Ainsi 35 à 40 % des Européen.ne.s auraient des difficultés pour se déplacer à pied, à vélo ou en transports en commun et le vieillissement des populations ne peut qu’augmenter ces difficultés.

Tout déplacement suppose un grand nombre d'aptitudes : vision, ouïe, capacités cognitives. La mobilité réduite ne se limite pas à un handicap moteur. L'enjeu du déplacement dans l'espace se joue aussi dans l'accessibilité aux ressources du territoire (services publics, activités de tous ordres). La mobilité, comme politique, a pour fonction de combattre l'exclusion des populations éloignées de ces ressources par des facteurs économique, sociaux, culturels ou physiques. Et cette mobilité, dans un contexte actuel de dérèglement climatique, se doit de prendre en compte les besoins spécifiques des individus en offrant des solutions les moins polluantes aux besoins de déplacement.

A partir du moment où l'utilisation des transports collectifs sort du cadre professionnel auxquels ils sont adaptés (horaires, localisation), et que la personne n'est pas autonome, pour plusieurs raisons : pas ou plus de permis de conduire, pas de voiture personnelle, pas de moyen de locomotion (vélo, moto) ou incapacité de se déplacer ainsi, éloignement des commerces et services, pas de voisinage ni de famille proche (et disponible), les difficultés peuvent s'accumuler pour réaliser, ne serait-ce que des actes quotidiens banals. On constate très rapidement, dès que le logement est situé loin des centres-villes des grandes agglomérations, que la pénurie de transports publics adaptés rend tout déplacement difficile, et par là même, la socialisation (loisirs, famille, ami.es). Or le vieillissement des populations ne peut qu'accroître les difficultés, et donc les besoins.

La mobilité, c'est à dire toutes les décisions et mesures qu'il est nécessaire de prendre pour assurer à chacun.e les besoins de déplacements nécessaires à son existence, est un levier pour combattre l'exclusion des populations éloignées de ces ressources par des facteurs économiques, sociaux, culturels ou physiques.

6/ Quels types de transports pour quelle mobilité ?

A/ Différents types de transport collectif existants en fonction de leur utilité :

- Transports collectifs professionnels ou scolaires : ils sont disponibles matin et soir, en semaine - leurs horaires et leurs jours de circulation sont adaptés aux besoins de l'économie (aller au travail, à l'école) ;
- Transports collectifs de « nécessité » : pour faire les courses, se rendre à des visites médicales, faire des démarches administratives (lorsqu'il subsiste des guichets auxquels s'adresser). Ces déplacements sont tributaires des horaires des transports interurbains et urbains adaptés surtout aux déplacements de pointe journaliers. Souvent, la fréquence de ces transports en pleine journée ou en fin de semaine, notamment, est plus faible et pose des contraintes supplémentaires aux personnes dont la mobilité est difficile (attentes longues, correspondances non assurées, arrêts non desservis...), quand ce n'est pas la suppression pure et simple des circulations hors heures de pointe.

Il va de soi que les installations de transport doivent répondre aux besoins les plus massifs, les plus fréquents de la population. Pour autant, l'application de critères purement économiques pour juger du maintien ou de la création de transports collectifs dans des zones de faible activité économique ou sociale empêche l'accès à toutes et tous de moyens de déplacement adaptés à leurs besoins et à leur condition physique.

B/ Moyens de Transports individuels

C'est en zone rurale, mais aussi dans les banlieues reculées que l'utilisation des véhicules personnels, y compris pour les senior.e.s, reste indispensable du fait du peu d'intérêt qu'y porte la collectivité.

Des stations de bus très éloignées les unes des autres, des autocars ou bus mal dimensionnés pour le trafic, des horaires trop peu fréquents, des dessertes partielles aux heures creuses ... incitent les riverain.e.s à renoncer au transport collectif, voire au transport tout court. Là où la conduite d'une voiture semble représenter un problème, on ne peut logiquement pas préconiser le vélo, qui nécessite une bonne condition physique dont les sénior.e.s ne bénéficient souvent plus.

Par ailleurs, l'âge aidant, la pression des pouvoirs publics et des familles conduisent les sénior.e.s à ne plus utiliser leur voiture, et par là même à ne plus pouvoir se déplacer sans devoir faire appel aux voisins et voisines, enfants ... sans que le plus généralement aucune solution de remplacement (taxis collectifs, navettes ...) soient mises en place, sans surcoût supplémentaire, et qui permettraient à chacun et chacune de continuer « à vivre sa vie » et se déplacer à son gré.

C'est totalement injuste : les retraité.es s'acquittent de leurs impôts comme les autres tranches d'âge qui y sont soumises, et devraient en conséquence bénéficier de services collectifs correspondant à leurs besoins. Mais pour la société dégaigiste, ces personnes ne servent plus à rien, et n'ont donc pas à réclamer leur dû.

7/ Des transports adaptés à la situation de réchauffement climatique

Dans une période où la pollution atmosphérique, le réchauffement climatique, la cherté des matières premières (essence, gas oil) imposeraient de favoriser des transports collectifs non polluants, les décideurs poursuivent leur casse des outils qui auraient permis le développement de ces transports, et, soit, privent de nombreuses personnes de possibilité de se déplacer de manière autonome, soit les condamnent à utiliser leur véhicule personnel - là où les besoins de mobilité ou leur santé interdisent par exemple la pratique du vélo et où la Sécurité Routière préconise aux personnes âgées de ne plus conduire.

Avec des choix capitalistes ne répondant pas aux impératifs du changement climatique (voitures électrique ...), les retraité.e.s vont être encore plus pénalisé.e.s que la population en général.

8/ L'accessibilité des transports collectifs pour tout.e.s

En 1993, la Commission européenne publie un rapport sur les mesures à prendre dans la Communauté européenne en matière d'accessibilité des moyens de transport aux personnes à mobilité réduite et, en 1994, un Livre blanc intitulé «Action pour l'avenir» traite essentiellement de l'intégration sociale et de l'autonomie des personnes handicapées.

Le Traité d'Amsterdam de 1997 contient, à son article 13, une clause explicite de non discrimination en raison des handicaps qui contribue à la promotion de l'égalité des droits et permet également l'émergence d'une véritable politique européenne du handicap.

Ce sont les textes européens fondateurs de la non discrimination en termes d'accès aux transports publics. On peut aisément mesurer ce qui a été réalisé depuis et ce qu'il reste à faire ...

La question de l'accessibilité se décompose en plusieurs données :

- le découpage géographique des transports disponibles sur le territoire

- le service assuré : les plages horaires, la fréquence
- la complémentarité
- l'accueil en station : clarté et disponibilité des renseignements sur place, personnel d'accueil présent, conseils et vente de billets
- l'adaptation aux personnes à mobilité réduite : ascenseurs, tapis roulants... , accueil en station et à bord des véhicules,
- coût des transports collectifs.

Les réalités sont là encore bien différentes que l'on vive en zone rurale, péri-urbaine, les banlieues ou dans les grandes métropoles économiques. Nombreuses sont les villes qui essaient de favoriser le recours aux transports collectifs en offrant des tarifs avantageux, voire la gratuité aux usagers et usagères, et pas seulement pour les plus âgé.e.s. Mais, pour ceux et celles vivant en lointaine banlieue, dans de petites villes ou en campagne, les inégalités demeurent, et, si des services sont en effet proposés par différents organismes d'aide à la personne, ils sont payants et peuvent être trop onéreux pour les retraité.e.s à faible revenus, lorsque les lieux de vie sociale (lieux culturels et commerciaux) sont éloignés. Quant aux sorties culturelles et festives de soirée ou nocturnes, il faut généralement se résigner à s'en passer totalement.

A/ Le découpage géographique :

Les grandes villes et leurs banlieues concentrent les principaux moyens de transports collectifs disponibles : trains, métro, tramways, autocars, bus - même si ceux-ci restent fort insuffisants par rapport aux besoins de déplacement de proximité. C'est aussi une des raisons qui empêche de parvenir rapidement à une significative baisse de trafic dans les agglomérations. Il est fréquent que les mesures prises par les municipalités pour réduire la circulation des véhicules particuliers (modification des sens de circulation, rupture de flux, piétonisation ...) ne sont pas nécessairement assorties de mise en circulation de transports collectifs de remplacement. En province, les transports en autocar sont adaptés aux besoins économiques et scolaires, mais pas à ceux, irréguliers et aléatoires des personnes non concernées par ces activités.

Certes des progrès sont faits petit à petit en région, pour desservir, par autocar, des EHPAD excentrés, des centres hospitaliers ou de santé, mais c'est largement insuffisant : les personnes valides résidant en EHPAD peinent à se déplacer de manière autonome, et les visites sont rendues difficiles par l'éloignement des établissements.

Pour les personnes maintenues à domicile, ce qui est généralement proposé et pris en charge par l'APA c'est un service à domicile (repas, courses ...). La possibilité de faire ses courses soi-même, de se promener de manière autonome est à la charge de la personne.

B/ Service assuré et services nécessaires

Avec la désertification des centres de villages et le report, dans les zones périphériques, des commerces de proximité, voici bien des années que nombre de personnes âgées ont vu leur potentiel d'autonomie quotidienne diminuer. Il est devenu compliqué de faire ses courses alimentaires sans faire appel à la famille ou aux voisin.e.s. Les services de livraison ne se sont développés que récemment, et encore faut-il dépenser une somme conséquente pour obtenir la gratuité.

De plus, sur le plan de la socialisation, l'absence de contacts réguliers, d'échanges, et de réalisation d'actions concrètes accroît le sentiment d'isolement. Il est évident qu'il ne peut y

avoir de transport collectif au pied de chaque logement, à toute heure, mais, en zone rurale ou péri-urbaine, il serait nécessaire de repenser l'implantation des commerces et services afin d'assurer à chacun.e plus d'autonomie dans sa vie quotidienne et une plus grande diversité dans les activités sociales. Le virage domiciliaire des pouvoirs publics en termes de prise en charge de la perte d'autonomie devra aussi prendre en compte le maintien de la socialisation des personnes concernées en leur offrant des facilités de déplacements « utiles » (courses, visites de santé) et de loisirs.

C/ La complémentarité des transports

Il n'est pas rare de s'agacer de la disparition des correspondances entre différents modes de transports collectifs.

Pour ce qui concerne le train, avec l'éclatement de l'entreprise ferroviaire, chaque activité gère ses horaires, et il n'est pas rare que, soit la correspondance entre deux trains ne soit pas organisée, soit, du fait d'un retard inopiné, elle soit supprimée ou reportée plusieurs heures plus tard, voire le lendemain ! Parfois aussi, là où existaient des trains directs (desservant plusieurs régions), des changements de train deviennent obligatoires, imposant aux voyageurs des ruptures de charge, des changements de quais, ce qui, en cas de mobilité réduite, ou de bagages volumineux, peut transformer le déplacement en cauchemar.

Quant aux correspondances entre différents modes de transport, en province, elles ne sont pas régulièrement assurées. Comme si, par exemple, une société d'autocar desservant des installations ferroviaires était totalement indépendante du trafic de celles-ci.

Et c'est sans évoquer la suppression totale ou quasi totale des autocars au départ de gares de province en direction de lieux de villégiature - ou du moins la raréfaction de ceux-ci. Il n'est pas rare que les sociétés d'autocars exigent des futurs passagers une réservation préalable, faute de quoi, la place n'est pas garantie, voire le transport purement annulé.

D/ L'accueil en station

Là, on atteint depuis longtemps des sommets d'indifférence à l'encontre des personnes à mobilité difficile ou ne disposant pas d'ordinateur (ou n'étant pas formé.e pour les utiliser).

Le nombre de gares SNCF de province totalement fermées depuis des années, ou de gares de banlieue ouvertes sur des plages horaires réduites est colossal. Où est le service public dans une station où il n'y a plus de guichet, plus de personne pour renseigner le voyageur sur les possibilités de déplacement, où seul un automate fonctionne pour distribuer les billets (mais il ne donne pas de renseignements sur les horaires et les correspondances), où personne ne peut aider une personne âgée à monter dans des voitures depuis des quais non adaptés à la hauteur des marchepieds, ou même à changer de quai lorsque la desserte est modifiée pour cause de travaux. Aucun affichage des fiches horaires dans des panneaux sécurisés n'est proposé, seul un affichage existe, par le biais d'écrans lumineux, mais qui ne reprend que les trains de la journée ... Les fiches horaires ne sont plus mises à disposition des voyageurs dans ces petites gares, les empêchant de programmer et de choisir leurs déplacements. La SNCF se dédouane en publiant, sur son site la liste des gares « ouvertes » aux voyageurs et voyageuses. A ceux et celles-ci de se débrouiller pour partir de ces stations-là, dans les plages horaires d'ouverture.

Dans le métro parisien, bon nombre de stations ni disposent plus non plus de guichets pour prendre des billets ou obtenir des renseignements.

Pour les tramways, à Paris, l'interlocuteur principal est l'automate disposé dans chaque station - et en tête de ligne, à certaines heures, il est possible de trouver des agent.e.s qui auront la gentillesse de prendre du temps pour renseigner, mais ce n'est pas leur fonction.

C'est presque la même chose pour les bus, mais le conducteur assure le service commercial.

Par contre, il n'est pas rare, dans les transports de province, que les conducteurs d'autocar ne vendent plus de billets : il faut acheter ceux-ci sur Internet ou chez quelques commerçants.

La politique de réduction des effectifs dans les guichets de gare (et de métro) a rendu quasiment obligatoire la réservation depuis internet ou les automates de vente. La relation « clients » passe par l'informatique, les usagèr.e.s peu débrouillard.e.s avec l'informatique auront de la chance, en cas de difficultés pour réserver, si ils et elles habitent dans un grand centre. En effet, dans les gares importantes, on peut trouver (à certaines heures) personnels et guichets ouverts pour vous aider à acheter votre billet sur ordinateur. Sinon, tant pis, il faudra voir avec le contrôleur, au dernier moment - et si il y a une erreur, il faut espérer qu'elle soit rattrapable juste avant le départ du train. Ce n'est pas un hasard si le nouveau service de réservation et de renseignements de la SNCF s'appelle SNCF Connect ...

E/ L'adaptation des installations

On peut toutes et tous constater que la France est sous équipée en terme d'accessibilité, et tarde à se moderniser. La majorité des stations de métro (les plus anciennes) ou de trains (petites et moyennes gares de province et de banlieue) ne sont pas accessibles à des personnes à mobilité réduite, en fauteuil ou non.

La SNCF met depuis quelques années à disposition, gratuitement, des personnels pour aider les PMR en fauteuil à se déplacer en train, mais il faut « réserver » le service 48 heures à l'avance, et même en réservant, il n'y a pas de personnel disponible dans la totalité des gares. De plus, il faut être « déclaré.e PMR » pour en bénéficier (carte d'invalidité) : si vous avez « seulement » quelques difficultés de déplacement, vous ne pouvez bénéficier d'une aide en gare gratuite.

Quant aux transports en bus urbains, c'est très récemment que l'adaptation des moyens de transport a commencé à se généraliser en offrant un accès « à niveau » de la chaussée, des couloirs et plateformes mieux adaptés à la circulation en fauteuil ou déambulateur.

Les installations les plus récentes ont dû être réalisées en prenant en compte, systématiquement, cette question d'accessibilité est devenue obligatoire, et peu à peu, des travaux sont réalisés dans les installations obsolètes, mais nous sommes très loin de l'accessibilité complète pour toutes et tous.

Absence d'ascenseurs ou d'escaliers roulants, de rampes depuis les quais d'accès aux transports, absence de personnels aidant à la mobilité partout où les installations ne sont pas accessibles (même avec réservation), quais trop bas, mal entretenus, glissants en cas de gel, trop courts (imposant la descente dans le ballast) ...

L'urgence (sur le plan politique) était elle réellement de proposer aux voyageurs et voyageuses pléthore de sociétés de transport collectif, ayant chacun sa logique commerciale et

ayant pour fonction principale de générer du cash, sans se préoccuper des besoins de tou.te.s sortes de voyageurs et voyageuses ? ou de leur assurer un transport collectif, de bout en bout, accessible, complémentaire et confortable ?

F/ Le coût du transport collectif

Pris en charge en partie pour un certain nombre de salarié.e.s, de plus en plus d'agglomérations, afin de favoriser la diminution de la circulation automobile en ville, offrent aux habitant.e.s des tarifs préférentiels pour se déplacer. Dans des villes où les transports sont nombreux et variés, c'est un réel bénéfice pour les personnes aux revenus les plus modestes qui peuvent continuer à se déplacer (quand les installations le permettent) pour toutes sortes d'activités. Ainsi on peut « remplir » bus, trains et métros aux heures creuses et assurer un cadencement régulier intéressant à la fois pour les usagè.r.es et les personnels.

Mais, là encore, cela ne concerne que les citoyen.e.s. Pour les personnes en milieu rural, rien n'a vraiment changé, et hors moyens de transport individuel, les déplacements des particuliers n'est pas prise en charge par la collectivité. Isolé.e.s dans des petites bourgades, sans commerces à proximité, sans services de vente itinérante (boulangerie, épicerie, boucherie ...) qui existaient en nombre dans les années 1960-1970, sans possibilité de distractions accessibles et de vie sociale, la vie quotidienne des personnes âgées est devenue un calvaire, la seule solution devenant alors le placement en EHPAD, car généralement le coût du transport en voiture individuelle (taxis) pour les courses ou les loisirs est trop élevé pour être envisagé.

8/ Nos Revendications :

A/ Combattre les discriminations

L'accessibilité universelle est la caractéristique d'une société où, produit, procédé, service, information, environnement se développent dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permettant à toute personne de réaliser des activités de façon autonome, et d'obtenir des résultats identiques. Elle contribue au maintien des relations et permet d'éviter la segmentation de la société par catégories.

Cependant, dans une économie où tout doit être appréhendé sous l'angle du coût pour le budget de l'Etat, et non l'utilité du service rendu à la collectivité, assurer la mobilité autonome ou assistée à toutes les personnes qui n'ont plus à se déplacer pour s'instruire ou produire est un luxe que le capitalisme tendra à réserver à celui ou celle qui aura les moyens de se le payer, le service public devenant devenir rentable et donc être privatisé s'il y a moyen d'en tirer de juteux dividendes.

Vacances, loisirs, distractions en tout genre sont générateurs de profit, et les sénior.e.s à fort pouvoir d'achat sont les bienvenu.e.s : la silver économie a développé un tas de services payants pour aider ceux et celles-là à dépenser leur argent, dans des croisières sur des paquebots géants et hyper polluants.

Par contre, pour les retraité.e.s, dont la pension peine à excéder 1200 euros et qui ont encore un loyer à charge, la société ne se précipite pas pour leur permettre de « vivre leur vie » pleinement et leur offre peu d'occasions de possibilités de mobilité autonome permettant de maintenir leur socialisation.

La discrimination dont font l'objet les personnes ayant des difficultés à se déplacer, et tout particulièrement les sénior.e.s en zone rurale ou en banlieue des grandes villes, en termes d'aménagement des territoires, plan d'urbanisme, ou mise à disposition de services publics de proximité, présente peu de perspectives d'amélioration. Pourtant, en période de chômage de masse et de précarité, qui assèchent le financement de la Sécurité sociale, notamment, et appauvrissent la fiscalité, les services à la personne représentent un réservoir d'emplois non négligeable, qu'il s'agisse d'adaptation des installations existantes, de mise à disposition de personnels formés à faciliter la mobilité, d'outils et de matériels de transports collectifs (taxis collectifs, navettes) en journée, en fin de semaine, en soirée ...

B/ Permettre une accessibilité à tous et toutes

Il faut distinguer deux types d'accessibilité, liés à une conception restreinte ou élargie du handicap :

- un premier « spécifique » consiste à concevoir des accès dédiés aux personnes handicapées ou fragilisées (ascenseurs réservés, annonces sonores télécommandées, transports spécialisés)
- un second, dans une perspective plus large de la notion de handicap, propose d'aménager des environnements et des services qui facilitent au maximum l'autonomie de chacun, sans réservation ni restriction d'utilisation.

Dans ce dernier cas, l'espace urbain est vu comme lieu existentiel, habité par des relations et des usages et non comme un simple lieu topographique. Ainsi, l'enjeu du déplacement ne réside pas seulement dans le mouvement en lui-même, mais dans l'accessibilité aux ressources du territoire (services publics, commerces, connaissances, etc...).

Il appartient donc aux responsables politiques, en particulier aux élus locaux, de mettre en œuvre une organisation spatiale des territoires, une configuration des quartiers, du bâti qui répondent au mieux aux besoins spécifiques des habitants. Les recherches actuelles vont en direction d'un développement durable dans un environnement ouvert et accessible à tous. Toutes les modifications doivent être pensées en accordant une priorité à tout ce qui permet d'éviter de détériorer encore plus le climat.

C/ La mobilité : un droit fondamental à mettre réellement en œuvre

En vue de faciliter l'intergénérationnel, l'espace urbain, et, plus largement, les espaces publics, sont à penser et à organiser en fonction de la diversité des populations qui peuvent s'y croiser et s'y rencontrer. Afin de développer une véritable cohésion sociale, les aménagements de la vie dans les cités sont à améliorer pour être utiles et agréables à tous.

Des allées piétonnes, séparées de la chaussée, bien stabilisées, en zones apaisées avec des bancs pour une halte possible seraient très souhaitables afin d'apporter calme et tranquillité. A ce sujet, il faudra revenir sur des installations (les bancs) qui n'ont pas pour seule fonction de décourager les Sans Abris à stationner et qui sont pensés pour être fort inconfortables dans ce seul but.

En ville les abris bus avec des bancs apporteraient aussi plus de confort lors des attentes.

Trop souvent l'espace public est «isolant» alors qu'il pourrait être un lieu de rencontres ; les aménagements réduisant la vitesse et le « chacun pour soi » sont à promouvoir dans l'organisation de la circulation, dans l'aménagement des rues, des carrefours, des trottoirs et des passages piétons.

Certes, dans les rues, en ville, la voiture doit avoir sa place mais non au détriment des autres modes de déplacement et surtout des piéton.e.s. Eux et elles aussi, devraient pouvoir circuler sur des espaces

dédiés, des trottoirs suffisamment larges, libérés des poteaux téléphoniques ou électriques et des panneaux de toutes sortes qui sont autant d'obstacles pour les personnes en manque d'équilibre et à plus forte raison en fauteuil roulant.

Des règles de vie commune devraient être rappelées, ainsi que les bonnes pratiques de circulation des véhicules sur des endroits spécifiques afin de faire cesser les déambulations de vélos, patinettes et autres deux roues à moteur sur les trottoirs, fréquente cause d'accidents de piétons.

Ces améliorations seraient un agrément pour le plus grand nombre. Malheureusement, prévues depuis des années par divers textes réglementaires, elles demeurent souvent des souhaits et, malgré les demandes régulières et insistantes des associations représentatives des personnes fragilisées, elles se heurtent aux lenteurs des réponses apportées par les pouvoirs publics. Au final, malgré le renouvellement périodique des équipes municipales ou départementales, peu de changements constatés dans nos villes ou nos quartiers.

Comme c'est déjà le cas près des lycées, des collèges et des gares, des arrêts systématiques seraient indispensables auprès de la poste, de la mairie, des hôpitaux, des maisons de retraite et des immeubles collectifs dédiés aux personnes à mobilité réduite.

La loi française du 11 Février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées oblige à rendre accessibles toute la chaîne du déplacement et le cadre bâti en 2015.

L'UNIR Solidaires revendique donc l'application intégrale de cette loi.

- Nous demandons donc aux décideurs la création de transports en commun plus attractifs par leur accessibilité et leur commodité, par leur coût, par leurs horaires et leurs fréquences.
- Nous demandons des aménagements urbains permettant aux personnes de se déplacer sans crainte grâce à la lisibilité des parcours, à des informations perceptibles et claires, à des places assises suffisantes dans les bus, etc...
- Nous réclamons enfin des collectivités territoriales un financement plus important des cartes de circulation afin de permettre aux personnes à faible revenu de recourir plus fréquemment aux transports collectifs dans leurs départements ou leur région.
- Nous demandons que les entreprises publiques de transport existantes se mettent en conformité avec les règlements européens sur la question de la non discrimination des personnes à mobilité réduite : accessibilité dans l'ensemble des installations dédiées au transport de personnes, qu'il s'agisse de gares de banlieue, de province, de stations de métro, des véhicules eux-mêmes, mais aussi d'accès à tous les services en gare (réservations, conseils, paiement, aide à l'accès aux véhicules lorsque celui-ci est difficile).
- Nous demandons que l'offre de transport public y soit amélioré : fréquence des horaires, ou le cas échéant, dans les horaires extrêmes à faible fréquentation, mise à disposition de navettes de remplacement systématique.
- Afin de favoriser le déplacement de chacun.e à toute heure en transport collectif, il faut augmenter l'offre de transport non polluant avec une planification des horaires et des circuits permettant de répondre aux besoins du plus grand nombre s'ils sont évalués dans le respect de la diversité de la population.
- Dans le cadre de la transition sociale et écologique des mobilités, l'UNIRS revendique également :

1/ la gratuité des transports en commun et leur financement par l'impôt

2/ le développement du Fret SNCF et la priorité du rail sur la route pour le transport de marchandises

3/ la mise en place du report modal sur toutes les entrées du territoire métropolitain (ports, aéroports).

La thématique de la mobilité nécessite d'aborder aussi celle de l'aménagement du territoire, avec la volonté de rapprocher les lieux d'habitation des lieux de consommation et d'arrêter l'étalement urbain.