



TRANSPORT ET VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

FÉVRIER 2002

AVANT-PROPOS

Chacun sait que les populations de la plupart des pays sont vieillissantes. Avec une augmentation attendue de 40% des plus de 65 ans au cours des 30 prochaines années dans les pays membres et associés de la CEMT, les besoins spécifiques de ce segment de population seront d'une importance croissante pour les décideurs politiques - notamment en matière de déplacements et d'accessibilité aux transports.

Au cours des deux ou trois décennies à venir, les personnes âgées seront en moyenne en meilleure santé et plus indépendantes au moment de leur retraite que par le passé. Avec des niveaux d'éducation et des revenus plus élevés, elles seront aussi comparativement plus actives qu'auparavant, et par conséquent, les questions de mobilité et d'accessibilité revêtiront une importance croissante. En tenant compte de ceci, le Groupe de travail de la CEMT sur les Transports pour les personnes à mobilité réduite (maintenant le Groupe sur l'accès et l'inclusion) s'est attaché à mieux identifier et comprendre les besoins spécifiques des personnes âgées.

Ce rapport est le fruit de ce travail, entrepris avec la collaboration du Groupe sur la sécurité routière de la CEMT et de l'OCDE. Les conclusions et recommandations du rapport, incluses au début de l'ouvrage, ont été présentées et approuvées par le Conseil des Ministres de la CEMT à Lisbonne en mai 2001.

TABLE DES MATIERES

CONCLUSIONS.....	4
RECOMMANDATIONS	5
1. INTRODUCTION	7
2. LES PERSONNES AGEES ET LEUR MOBILITE	8
2.1 Les personnes âgées dans la population en général.....	8
2.2 Détenion du permis de conduire.....	11
2.3 Structure de la mobilité	11
3. LES PERSONNES AGEES DANS LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION.....	12
3.1 Les risques en sécurité routière	12
3.2 Types dominants d'accidents	13
3.3 Conclusions	14
4. DES POLITIQUES POUR ACCROÎTRE L'ACCESSIBILITE ET LA SECURITE DES PERSONNES ÂGEES	15
4.1 Œuvrer pour un réseau de transport pratique et accessible.....	16
4.2 Des choix bien réfléchis en matière d'utilisation des sols et d'habitat	20
4.3 Prestation économiquement efficace des services publics et privés.....	21
4.4 Coordination de la prestation de services sanitaires et sociaux	21
4.5 Programmes efficaces d'évaluation et de formation des conducteurs	22
4.6 Une gamme complète de possibilités de transport	23
4.7 Le rôle de l'éducation et de la publicité.....	23
ANNEXE STATISTIQUE.....	25
RÉSOLUTION D'ENSEMBLE N° 2001/3 SUR DES TRANSPORTS ACCESSIBLES.....	30

CONCLUSIONS

1. Ce document concerne les personnes de plus de 65 ans. Dans les pays Membres et Associés de la CEMT, la proportion de personnes de ce groupe d'âge augmentera de 40 % au cours des trente prochaines années, leur nombre doublera ; la proportion des personnes de plus de 80 ans doublera et leur nombre triplera. Ceci nous concerne directement, car ces personnes, nous en faisons partie.
2. Les personnes âgées bénéficieront, à l'avenir, de meilleures conditions de santé, de logement et de revenus, liées à des niveaux d'éducation plus élevés. Elles préféreront vivre dans leur logement aussi longtemps que possible et souhaiteront avoir de meilleurs services à leur disposition qu'actuellement. Ceci devrait ouvrir de nouveaux marchés.
3. A l'avenir, les personnes âgées s'attendent à conserver le niveau de mobilité qu'elles ont eu précédemment, même si, en vieillissant, elles sont moins mobiles. Elles seront plus nombreuses à avoir un permis de conduire, en particulier les femmes, et elles le conserveront le plus longtemps possible. Etant donné les tendances actuelles, l'utilisation des voitures par les personnes âgées a de grandes chances d'augmenter. Cependant leur mobilité ne reposera pas exclusivement sur la voiture.
4. Leur schéma de déplacement portera davantage sur la marche. En fait, elle pourra représenter de 30 à 40 % du temps de leurs déplacements. Comme piétons, les personnes âgées sont plus exposées aux accidents que toute autre catégorie d'âges. Ce risque n'est pas complètement reflété dans les statistiques d'accidents de circulation routière car les glissades, les culbutes et les chutes n'y sont pas répertoriées. Le coût pour la société en est néanmoins significatif.
5. Les personnes âgées auront aussi de plus en plus recours aux transports publics. Mais, pour nombre d'entre elles, les transports publics seront une option seulement si leur accessibilité et leur fiabilité sont améliorées, de même que les systèmes d'information et la sécurité individuelle.
6. La bicyclette ne devrait pas être un mode de transport significatif pour de nombreuses personnes âgées. Les cyclistes expérimentés peuvent continuer à circuler en sécurité, même âgés. Néanmoins, après 75 ans, leur risque d'accident augmente de manière importante.
7. Les personnes âgées ne prennent pas délibérément davantage de risques que les autres dans la circulation, mais elles sont plus exposées. Elles sont plus fragiles et les conséquences des accidents sont donc plus graves que pour toute autre tranche d'âge de la population. Simplement à partir de cette constatation, le nombre de blessés et de tués âgés dans les accidents de la route devrait augmenter.
8. Les personnes âgées devront donc surmonter des obstacles physiques, psychologiques et économiques avec, pour certaines, une diminution de leurs capacités motrices, sensorielles ou cognitives. Pour faire face à cela, une refonte importante de quelques aspects de la politique des transports est nécessaire, de telle sorte que les besoins de mobilité des personnes âgées soient garantis tant du point de vue de la sécurité, de l'accessibilité que de la durabilité. Ceci concerne :

- Les schémas d'aménagement du territoire et de logement qui facilitent la vie de voisinage.
- Des infrastructures conçues en ayant à l'esprit les besoins des personnes âgées, y compris des aménagements pour piétons accessibles, sûrs et bien entretenus.
- Des modes de transport accessibles et faciles d'utilisation et des informations sur la façon de les utiliser.
- Un choix de transports alternatifs.
- Des services publics et privés intégrés qui prennent en compte les rapports coûts-efficacité.
- De nouvelles technologies concernant l'équipement et le fonctionnement des véhicules.
- Des programmes de sensibilisation, d'éducation et de formation.

9. Le succès des politiques et des mesures prises aura un effet radical sur les possibilités données aux personnes âgées de participer pleinement à la société et d'avoir accès aux activités, aux magasins et aux services aussi bien qu'aux amis et aux parents.

10. Bien des mesures prises actuellement en Europe pour un transport durable favorisent l'accessibilité, la mobilité et la sécurité. Parmi elles :

- Un recours plus fréquent aux modes alternatifs à la voiture, y compris la marche et les transports publics.
- Des limites de vitesse plus basses.
- Une meilleure conception des zones urbaines.
- Des dispositions visant à faciliter la marche.

11. Changer le système de transport prend beaucoup de temps. Les omissions et les erreurs du présent auront donc des répercussions sur plusieurs décennies. C'est pourquoi il est important d'agir dès maintenant.

RECOMMANDATIONS

1. Tout choix politique en matière de transport et d'aménagement du territoire devrait inclure de manière systématique une évaluation de son impact potentiel sur l'accessibilité et la sécurité, spécialement pour les personnes âgées (audits de sécurité et d'accessibilité).
2. La "chaîne de déplacement", dans son intégralité, doit être améliorée. Des faiblesses sur un des maillons peuvent rendre l'ensemble de la chaîne inefficace.
3. Les éléments des recommandations adoptées par la CEMT en 1997 et 1998 sur la sécurité des piétons et des cyclistes [CEMT/CM(97)11 et CEMT/CM(98)19/Final], en ce qu'elles concernent les personnes âgées, devraient être mis en œuvre, si cela n'a pas déjà été fait.
4. En outre, des lignes directrices et des recommandations liées à l'accessibilité et la sécurité du système de transport et de ses composants devraient être établies et mises en œuvre au niveau national, en particulier sur :

- L'aménagement du territoire, pour fournir un cadre de vie de proximité, moins dépendant de la voiture.
 - Les infrastructures, y compris la fonction et la conception du système routier, avec une attention spécifique aux signaux, à l'éclairage, aux intersections et aux mesures prises en faveur des piétons.
 - Les transports publics, y compris les changements de modes, l'information et la sécurité individuelle.
 - Les aspects économiques, y compris la fourniture de services ayant un bon rapport coût-efficacité.
 - Une évaluation effective de la capacité des conducteurs et des programmes de formation, non seulement liés à l'âge mais aussi à la fonctionnalité, dans un objectif de sécurité routière.
5. Ces lignes directrices devraient être établies, aussitôt que possible, en coopération avec les organisations internationales appropriées et les Ministères concernés, puis soumis aux Ministres.
6. Afin de veiller à leur mise en œuvre au niveau national, un rapport devrait être soumis en temps opportun, montrant leur degré d'application.

1. INTRODUCTION

Les populations vieillissent, et c'est dans les sociétés industrialisées que le phénomène se manifeste le plus rapidement. Dans presque tous les pays d'Europe occidentale, en Amérique du Nord et en Australie, on assistera à une augmentation spectaculaire des chiffres de population concernant les personnes âgées, tant en termes absolus qu'en pourcentage de la population totale. Cependant, à l'avenir, elles ne présenteront pas les mêmes caractéristiques que la population âgée d'aujourd'hui :

- La majeure partie des personnes âgées seront relativement en bonne santé et autonomes pendant deux à trois décennies après avoir pris leur retraite.
- Elles auront aussi un meilleur niveau d'instruction, plus de revenus et de ressources que des personnes comparables il y a quelques années seulement.
- Elles mèneront une vie dynamique, d'où le rôle essentiel de la mobilité et de l'accessibilité.
- Presque toutes les personnes âgées, notamment une majorité de femmes du troisième âge conduiront et seront habituées au confort et à la mobilité que procure l'automobile.

Néanmoins, en vieillissant, beaucoup de personnes âgées souffriront de handicaps physiques, financiers, émotionnels, voire psychologiques, qui les empêcheront d'emprunter divers modes de transport pour se déplacer dans leur localité et d'accéder aux services et équipements qu'ils souhaiteront utiliser. Certaines personnes âgées seront particulièrement désavantagées, notamment celles qui vivront seules, sans famille proche ou financièrement démunies. Nombre de celles qui éprouveront les plus grandes difficultés seront des personnes du quatrième âge et des femmes -- pour qui la probabilité de vivre seules est plus grande.

Par conséquent, il existera plusieurs "marchés" de transport pour les personnes âgées.

Rien ne permet de penser, malheureusement, que les activités hors du foyer nécessaires aux personnes âgées diminueront au même rythme que leurs capacités ou leurs ressources en matière de mobilité. Pour beaucoup d'entre elles, il y aura un grand décalage entre ce qu'elles souhaiteront faire et les moyens de transport dont elles disposeront à cette fin, ainsi qu'entre ce qu'elles auront besoin de faire et leurs possibilités de se déplacer.

En conséquence, on peut finalement cerner deux groupes qui, parfois, se chevauchent -- les personnes âgées qui, faute de mobilité, se passent de services dont elles ont besoin et celles qui n'arrivent qu'imparfaitement à jouir de la mobilité nécessaire pour bénéficier de ces services. Dans le premier groupe, on trouvera notamment les personnes souffrant de grandes difficultés physiques et émotionnelles, celles qui ne peuvent pas disposer d'une voiture ou n'ont pas accès à d'autres modes de déplacement, ou encore qui n'ont pas les moyens de payer quelqu'un pour assurer leur transport. Le second groupe comprendra peut-être de nombreuses personnes qui continueront à conduire pour satisfaire aux exigences de la vie courante, même en n'étant plus aptes à le faire.

Il faut envisager ces situations sous des angles nouveaux et différents, et définir de nouvelles stratégies pour répondre aux besoins des personnes âgées dans les décennies à venir en termes de mobilité, d'accessibilité et de sécurité.

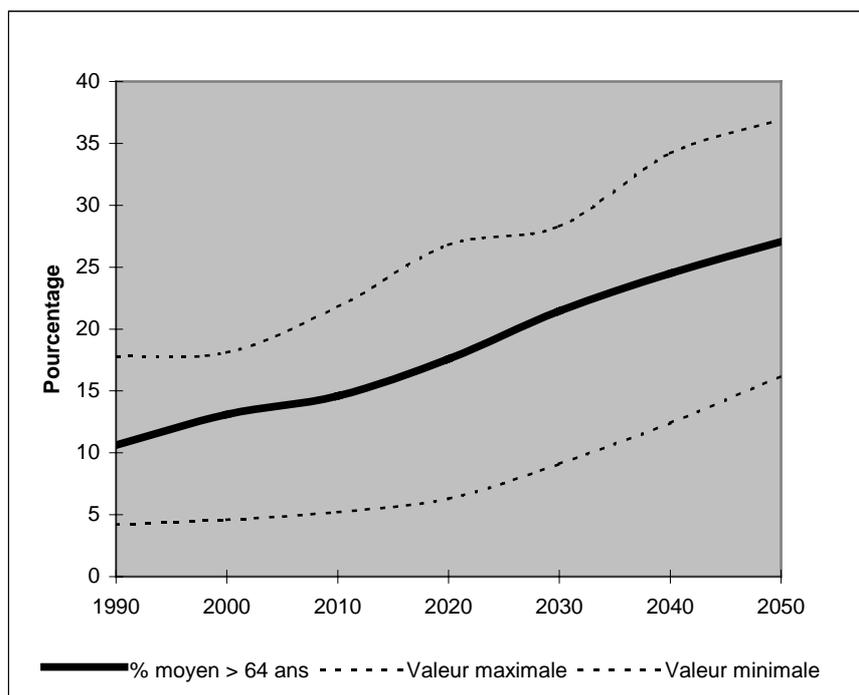
Ce rapport décrit quelques-uns des défis à relever.

2. LES PERSONNES AGEES ET LEUR MOBILITE

2.1 Les personnes âgées dans la population en général

Dans les pays développés, la population âgée représente une proportion croissante de la population totale

Figure 1. **Pourcentage des personnes âgées de plus de 65 ans dans les pays Membres et Associés de la CEMT**



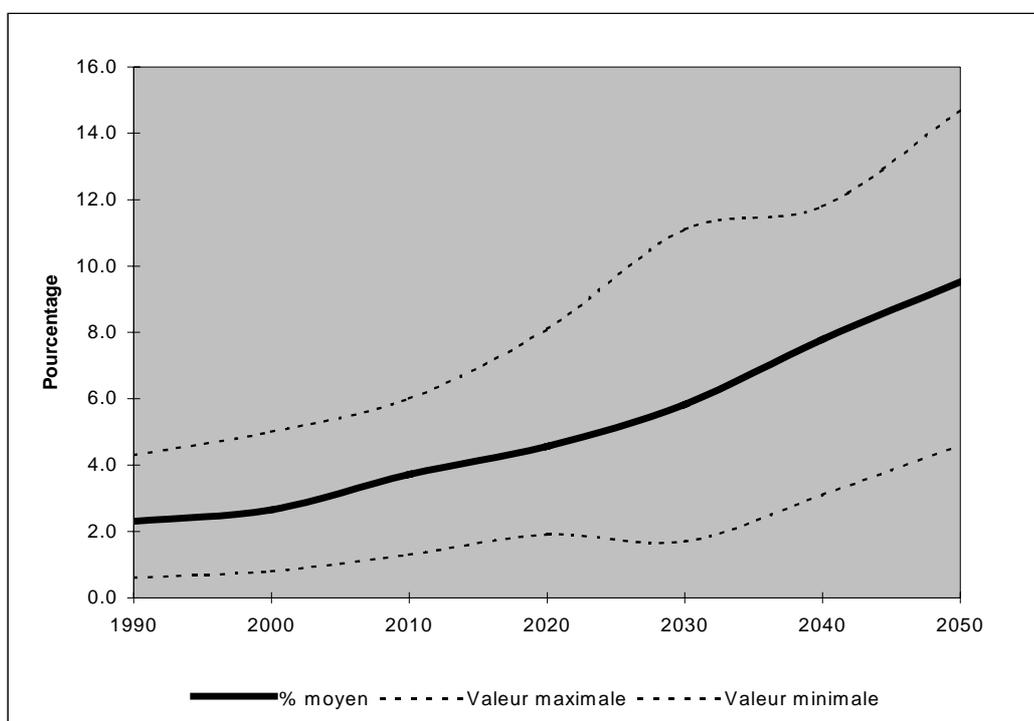
	1990	2000	2010	2020	2030	2040	2050
% moyen > 64 ans	10.6	13.1	14.6	17.6	21.5	24.5	27.1
Valeur maximale	17.8	18.1	21.8	26.8	28.3	34.2	36.9
Valeur minimale	4.2	4.6	5.2	6.3	9.1	12.4	16.2

Source : CEMT, 2001.

Compte tenu des prévisions indiquées à la Figure 1, on observe une forte croissance dans tous les pays qui, mise en parallèle avec la faible croissance du taux de natalité, permet de mieux comprendre pourquoi la pyramide des âges s'est inversée au cours des dernières années, entraînant une profonde transformation de la démographie dans notre société actuelle.

Par ailleurs, toutes les études sur la question montrent que l'évolution démographique des dernières décennies déterminera les tendances futures, de sorte que le nombre total et relatif de personnes âgées continuera d'augmenter, qu'elles soient âgées (plus de 65 ans) ou très âgées (80 ans et plus) (cf. Figure 2).

Figure 2. Pourcentage de population âgée de plus de 80 ans dans les pays Membres et Associés de la CEMT

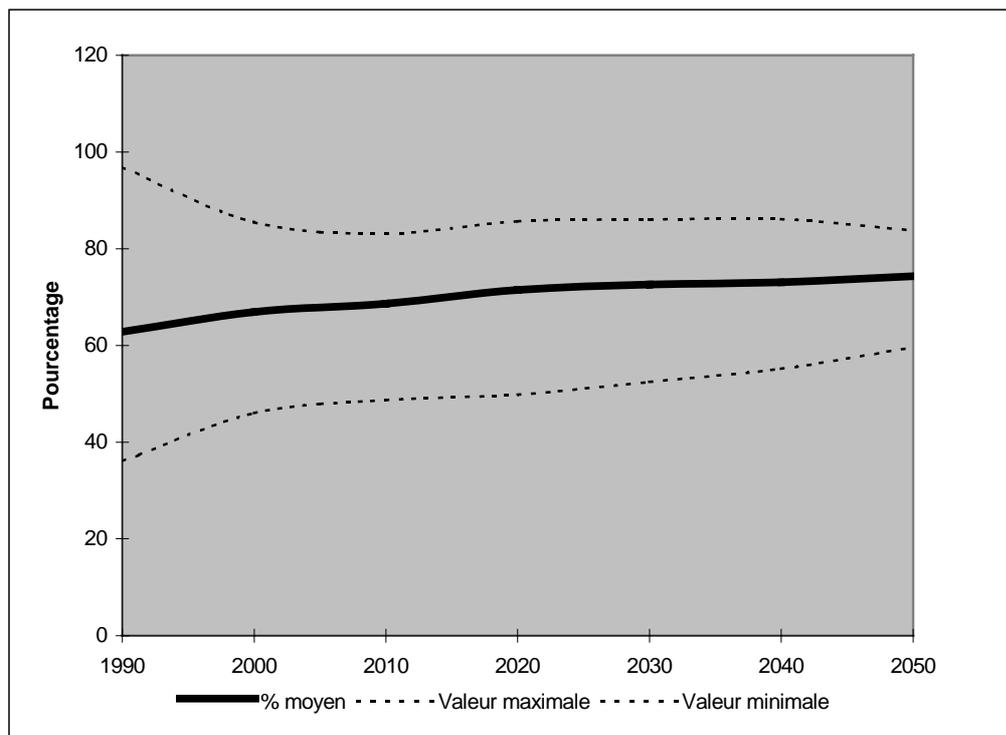


	1990	2000	2010	2020	2030	2040	2050
% moyen	2.3	2.6	3.7	4.6	5.8	7.8	9.5
Valeur maximale	4.3	5.0	6.0	8.1	11.1	11.8	14.7
Valeur minimale	0.6	0.8	1.3	1.9	1.7	3.1	4.6

Source : CEMT, 2001.

En outre, les femmes constitueront toujours la majorité des personnes âgées, quelle que soit la tranche d'âge concernée (cf. Figure 3).

Figure 3. Pourcentage de femmes âgées de plus de 65 ans dans les pays Membres et Associés de la CEMT



	1990	2000	2010	2020	2030	2040	2050
% moyen	62.8	66.9	68.7	71.5	72.6	73.1	74.3
Valeur maximale	96.8	85.5	83.2	85.7	86.1	86.2	83.8
Valeur minimale	36.1	46.0	48.7	49.8	52.5	55.2	59.6

Source : CEMT, 2001.

Marché du travail et retraite

On constate dans de nombreux pays une certaine tendance à demeurer sur le marché du travail plus longtemps qu'auparavant. Soit les pays envisagent de fixer l'âge de la retraite plus tard, soit les gens qui ne sont pas obligés par la loi de prendre leur retraite à un âge déterminé, continuent de travailler. Ainsi, si les personnes âgées prolongent leur vie professionnelle, elles devraient aussi augmenter leur mobilité, car il est permis de supposer que ce sont les actifs qui sont les plus susceptibles de se déplacer.

Au contraire, d'autres personnes en activité quittent le marché du travail de plus en plus tôt, de sorte que leur cycle de vie, en tant que personnes âgées, est plus long et plus souvent "vécu différemment". En outre, si l'âge du départ à la retraite est avancé -- hypothèse qui n'est pas à exclure dans plusieurs pays --, on verra émerger d'autres groupes de personnes âgées, beaucoup plus actifs et mobiles qu'actuellement.

Dans les deux cas, les générations de personnes âgées à venir seront de plus en plus mobiles.

2.2 Détenition du permis de conduire

A l'avenir, les personnes âgées constitueront une part plus importante de la population d'automobilistes. Elles souhaiteront conserver leur permis de conduire le plus longtemps possible. La proportion de personnes âgées détentrices du permis de conduire correspondra plus ou moins à celle des personnes jeunes et d'âge moyen actuellement.

Une mention particulière s'impose en ce qui concerne les femmes âgées qui conduisent. Les données révèlent en effet que les femmes conduisent de plus en plus. Cependant, la mobilité des femmes se distingue par certaines caractéristiques. Leurs déplacements sont normalement plus courts, elles parcourent une moins grande distance que les hommes chaque année. C'est pourquoi, l'ensemble des conclusions générales ne s'appliquent pas à elles forcément de la même façon.

2.3 Structure de la mobilité

Non seulement le nombre de personnes âgées augmente, mais également leurs besoins de mobilité, et cela pour plusieurs raisons :

- D'abord, la prochaine génération de personnes âgées sera habituée à une grande mobilité (c'est-à-dire à se déplacer à sa guise et à parcourir des distances plus importantes) et sera déterminée à conserver ce degré de mobilité, d'autant plus qu'elle aura vraisemblablement aussi la capacité financière de le faire.
- Ensuite, les personnes âgées seront en général en meilleures santé et condition physique qu'auparavant, étant donné que les niveaux de vie s'améliorent. Autrement dit, la personne âgée de l'avenir demeurera probablement active plus longtemps qu'auparavant. Certaines personnes continueront à travailler quelques jours par semaine après avoir atteint l'âge de 65 ans ou commenceront à faire du travail bénévole.
- Troisièmement, les personnes âgées choisissent souvent d'habiter hors des quartiers centraux des agglomérations, où elles jugent la criminalité trop inquiétante et le coût de la vie trop élevé. Or, la nécessité de la mobilité se fait davantage sentir dans les zones à faible densité que dans les agglomérations.
- Enfin, les personnes âgées vivent aujourd'hui plus longtemps de façon indépendante avant de s'installer dans des maisons de retraite. Les gens tiennent beaucoup à "vieillir chez eux" et ne veulent plus déménager une fois qu'ils ont atteint un certain âge. Cela s'explique en partie par la politique des gouvernements, qui encourage les gens à l'autonomie aussi longtemps que possible. En outre, il y a longtemps, il était courant que les personnes âgées emménagent chez leurs enfants, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Or, vivre seul pendant une plus longue période exige davantage de déplacements pour faire ses courses, avoir accès aux services de santé, etc.

3. LES PERSONNES AGEES DANS LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

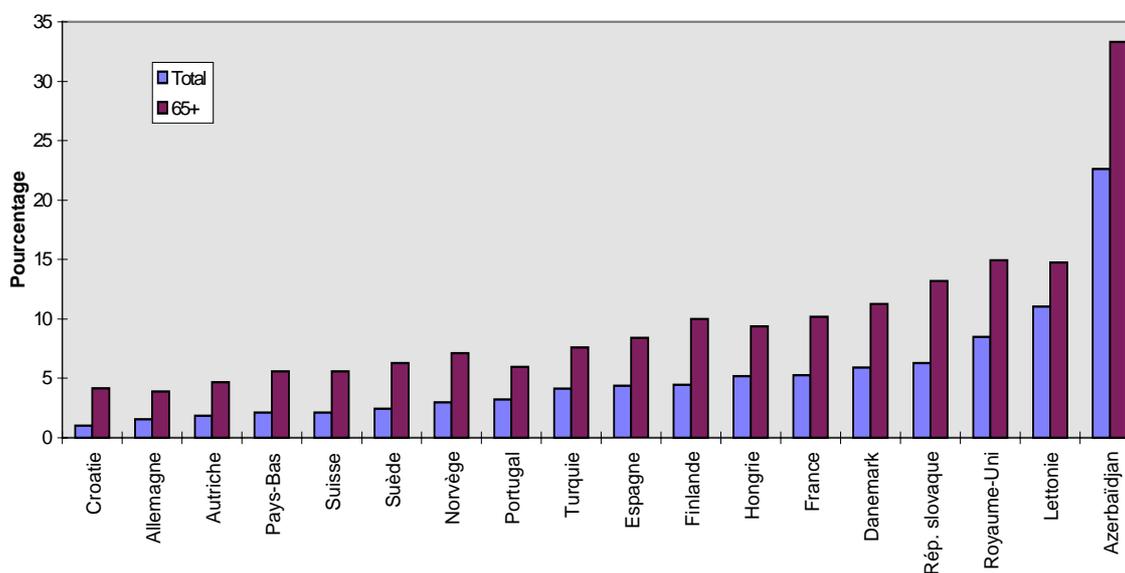
La sécurité routière est importante pour assurer la mobilité des personnes âgées, en particulier si elles sont amenées à rester longtemps sur le même lieu d'habitation. Les statistiques d'accidents peuvent aider à comprendre les risques encourus par les personnes âgées dans la circulation ainsi que les causes principales des accidents et l'évolution probable de la sécurité routière.

Dans la suite du chapitre, les graphiques et les tableaux correspondant en annexe reprennent les réponses fournies à l'enquête du Groupe sur la sécurité routière, lancée à la fin de l'année 2000.

3.1 Les risques en sécurité routière

La principale conclusion que l'on peut tirer de l'analyse des accidents à travers l'Europe est que les personnes âgées ne sont pas des personnes "à risque", mais plutôt des personnes exposées aux dangers. Ceci est illustré dans la Figure 4 (qui calcule le taux de gravité, i.e. proportion de tués par rapport aux victimes d'accidents). Par comparaison aux autres usagers de la route, les personnes âgées ont en général deux fois plus d'occasions d'être tuées dans un accident grave.

Figure 4. Taux de gravité des accidents (Tués x 100/Victimes)



Source : CEMT, 2001.

Les personnes âgées sont plus fragiles que les personnes jeunes. Alors qu'un jeune peut ne pas se ressentir d'accidents légers dans la circulation, une personne âgée peut en mourir ou être gravement blessée dans la même situation. Ceci est particulièrement évident en ce qui concerne les accidents de piétons. Deux pour cent environ des piétons âgés de 20 à 50 ans, blessés dans un accident de la

circulation, meurent. Pour des personnes âgées de 80 ans ou plus, ce taux passe à plus de 9%. Dans tous les pays, le pourcentage de personnes âgées tuées dans les accidents graves est plus élevé que pour toute autre catégorie d'âge.

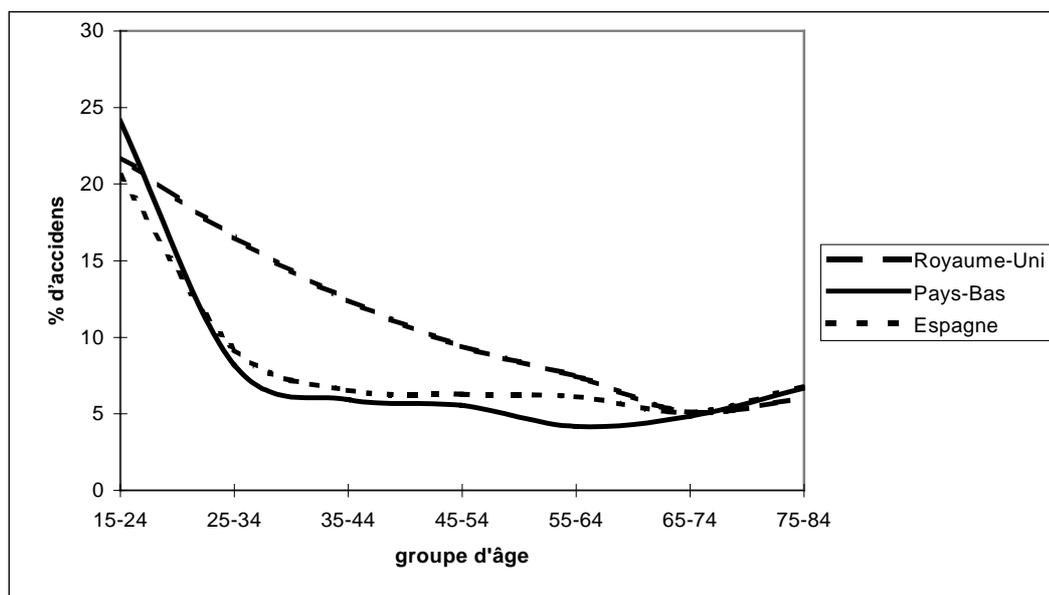
3.2 Types dominants d'accidents

Les types d'accidents des usagers de la route âgés diffèrent assez nettement de ceux des usagers plus jeunes. Les résultats de la recherche indiquent généralement que :

- Comparées aux personnes plus jeunes, les personnes âgées sont plus souvent impliquées dans des accidents de piétons que dans des accidents concernant des conducteurs ou des passagers.
- Les conducteurs âgés ne sont pas aussi souvent impliqués dans des accidents mettant en cause un seul véhicule, mais sont sur-représentés dans les accidents impliquant plusieurs véhicules.
- En tant que piétons, les personnes âgées sont plutôt davantage impliquées dans des accidents en agglomération qu'en dehors, alors qu'en tant que conducteurs, elles sont plus impliquées dans des accidents hors agglomération. Globalement, c'est en agglomération que survient le plus d'accidents. Les accidents hors agglomération sont en général plus graves.
- Les usagers de la route âgés tendent à être en faute dans les collisions, si on se fonde sur les rapports de police. A cet égard, ils ne sont pas très différents des enfants. La cause de l'accident est rarement due à un comportement irréfléchi ou agressif, mais le plus souvent à leur incapacité à faire face à des situations complexes de trafic. En revanche, la faible part des conducteurs âgés en tant que parties responsables dans les accidents reflète leur style de conduite plus lent, conservateur et prudent. Les conducteurs plus âgés sont moins enclins aux excès de vitesse, aux dépassements, aux zigzags et à ne pas suivre les instructions de la police.
- Les accidents avec les conducteurs âgés ont lieu le plus souvent aux intersections, et non sur des sections de route. Le type d'accident le plus fréquent est l'accident dans lequel le conducteur âgé tourne face au trafic venant d'une route principale et qui a la priorité. Des facteurs évidemment importants sont un temps de réaction plus lent, auquel s'ajoute quelquefois une incapacité à mesurer les failles dans le flot de trafic qui arrive.

A partir de l'analyse des accidents, on peut aisément conclure que les personnes âgées, les conducteurs âgés en particulier, ne sont pas vraiment dangereuses pour les autres usagers de la route. Par personne, les personnes âgées sont moins souvent impliquées dans les accidents de la route que les jeunes conducteurs (voir Figure 5). Leur chance par kilomètre d'être impliqué dans un accident est relativement élevée, mais ce risque est aussi élevé que celui des jeunes conducteurs.

Figure 5. **Pourcentage d'accidents par détenteur de permis de conduire**



Source : CEMT, 2001.

Le taux relativement bas par personne pour les personnes âgées est lié à leur décision souvent consciente de conduire nettement moins de kilomètres que les autres groupes d'âge, en limitant les distances parcourues, en évitant autant que possible les pics de circulation et la conduite de nuit et en choisissant des itinéraires tranquilles, auxquels elles sont habituées. Les personnes âgées compensent ainsi les risques qu'elles courent et qui sont potentiellement plus élevés.

3.3 Conclusions

Pour les personnes âgées, la voiture représente en général le mode de transport le plus sûr. Forcer les personnes âgées à utiliser des modes de transport alternatifs peut avoir un effet inverse sur la sécurité routière, puisque les autres modes peuvent être moins sûrs que la voiture. Même le fait de prendre les transports publics peut avoir des effets négatifs : il faut se rendre aux stations et aux arrêts, y aller à pied peut être risqué.

Faire des projections de sécurité routière pour les personnes âgées sur les trente prochaines années peut être hasardeux. Les schémas de circulation devraient changer énormément. On peut s'attendre à ce que l'utilisation de la voiture continue d'augmenter de manière substantielle et que les trajets entièrement pédestres diminuent. Par contre, marcher pour une partie d'un trajet devrait être beaucoup plus important. Si on considère le temps total passé dans la circulation, la marche pourrait aller jusqu'à représenter de 30 à 40% de ce temps, même si les risques encourus en tant que piétons sont plus élevés.

En outre, la part des personnes âgées va petit à petit passer d'une part minoritaire à celle d'un groupe majeur. Ils ne seront plus ainsi des exceptions mais le groupe de référence en ce qui concerne le comportement dans la circulation.

Même si on peut s'attendre à un trafic plus apaisé et attentif, le nombre croissant de personnes âgées, plus fragiles, peut conduire à une augmentation des accidents graves et mortels, à moins qu'il n'y ait une refonte importante de plusieurs aspects de la politique des transports, de telle sorte que les besoins de mobilité des personnes âgées soient garantis tant du point de vue de la sécurité et de l'accessibilité que de la durabilité.

C'est pourquoi il faut des mesures pour faire face à la nature changeante de la sécurité routière : chaque gain en sécurité pour les personnes âgées sera aussi un bénéfice substantiel pour les autres usagers.

4. DES POLITIQUES POUR ACCROITRE L'ACCESSIBILITE ET LA SECURITE DES PERSONNES AGEES

Dans les années à venir, on assistera à un doublement, puis à un triplement de la population âgée des pays les plus développés, au fur et à mesure que les personnes actuellement en âge de travailler -- de la génération dite du *baby boom* -- deviendront septuagénaires, octogénaires et nonagénaires. A l'évidence, des solutions trouvées il y a des décennies ne seront pas à la hauteur des besoins considérables et grandissants des nouvelles générations de personnes âgées. Il convient toutefois de préciser aussi qu'il n'y a pas de stratégie unique des pouvoirs publics susceptible de combler leur déficit de mobilité qui se creuse toujours plus, ni de programme d'action permettant, à lui seul, de surmonter les obstacles à l'accessibilité de plus en plus importants qu'elles rencontrent. Les besoins de déplacement des gens -- et, partant, leurs problèmes -- découlent tout autant de l'aménagement du territoire et de la structure de l'habitat, des systèmes de prestation de services sanitaires et sociaux, de l'aménagement au niveau local et des particularités matérielles des différents modes de transport, que des programmes et des ressources effectivement voués aux transports.

En outre, les obstacles diffèrent selon les personnes -- aussi bien à des moments différents de leur vie qu'au même stade. Certains connaîtront progressivement des difficultés de mobilité personnelle au fur et à mesure que leur santé déclinera, tandis que d'autres souffriront d'une réduction brutale de leurs capacités dues à une crise cardiaque, à une attaque d'apoplexie ou à l'apparition rapide d'un handicap (ou encore, à un changement soudain de situation financière après la perte d'un conjoint). Quoi qu'il en soit, il s'agira, selon les cas, de situations réversibles ou non. D'autres personnes auront la capacité et la possibilité physiques de se déplacer de façon autonome certains jours et non d'autres, par exemple si le mauvais temps leur pose de graves problèmes.

Pour répondre aux besoins des personnes âgées des cinquante prochaines années, nous sommes appelés à élaborer une stratégie globale -- couvrant tous les domaines d'intervention des pouvoirs publics qui influent sur les déplacements des personnes âgées :

- Un réseau de transport facile à utiliser et accessible.
- Des choix bien réfléchis en matière d'utilisation des sols et d'habitat.
- Une prestation économiquement efficace de services publics et privés.
- La coordination de la prestation de services sanitaires et sociaux.

- Des programmes efficaces d'évaluation et de formation des conducteurs.
- Une gamme complète de choix de transport possibles.
- Le rôle de l'éducation et de la publicité.

4.1 Œuvrer pour un réseau de transport pratique et accessible

En réalité, le réseau de transport est un ensemble de systèmes et de services liés les uns aux autres -- ce que l'on a appelé la *chaîne de transport* :

- L'environnement piétonnier.
- Le système de transports en commun.
- Le réseau de rues et de routes.

L'idée d'un ensemble interconnecté de réseaux et de services de transport amène à se poser des questions très diverses :

- Comment les voyageurs accéderont-ils aux services, changeront-ils de réseau et établiront-ils des rapports avec divers fournisseurs de services ?
- Comment la population sera-t-elle informée sur les solutions de transport auxquelles elle pourra faire appel et sur les problèmes potentiels que chacune posera ?
- Comment les fournisseurs et les voyageurs appliqueront-ils et utiliseront-ils les technologies nouvelles ? Et à qui appartiendra-t-il de mettre à disposition des avancées technologiques ou de payer pour les obtenir ?
- Qui assurera et financera l'entretien et l'amélioration des diverses composantes du système -- les usagers, les clients, les pouvoirs publics, les opérateurs de transport privés ou d'autres parties prenantes ?

Chaque liaison peut être traitée à part, mais il faut aussi les envisager ensemble, systématiquement. A pied, à bicyclette, en voiture ou dans les transports publics, la plupart des personnes âgées empruntent pour leurs déplacements tous les maillons de la chaîne, même si ce n'est que pour de courts trajets. En outre, ces maillons étant si étroitement interdépendants qu'il sera difficile d'améliorer un aspect ou une partie de l'ensemble -- par exemple les véhicules de transport public -- sans s'attaquer simultanément à la question de la sécurité des piétons et aux problèmes d'accessibilité, ainsi qu'à la nécessité de diffuser des informations sur les moyens de se déplacer, par exemple.

Les besoins des piétons

Toutes les collectivités locales doivent privilégier la qualité de la mobilité qu'elles offrent aux piétons, que ceux-ci aient à marcher pour leurs loisirs, pour accéder à une destination, pour prendre un autobus ou un tramway, ou encore pour entrer dans une aire de stationnement ou en sortir. Elles ne doivent pas seulement mettre à leur disposition des cheminements piétons larges, bien éclairés et sûrs, mais aussi s'employer activement à gérer l'utilisation de l'environnement piétonnier -- en s'assurant que les voies piétonnes ne sont pas encombrées par des voitures en stationnement illicite, par la circulation de cyclistes ou de patineurs, par des vendeurs ambulants de denrées alimentaires ou des étals, ni par un mobilier urbain et une signalisation inadaptés.

Il faut attacher une attention particulière au passage d'un trottoir à l'autre et aux croisements -- tant du point de vue matériel que spatial. Les bordures de trottoir abaissées et autres aménagements doivent permettre aux personnes âgées de descendre aisément sur la chaussée lorsqu'elles souhaitent traverser à un carrefour et de remonter sans difficulté sur l'autre trottoir. Ces bordures doivent comporter les signalisations tactiles appropriées pour alerter les personnes souffrant de déficience visuelle. Ces modifications matérielles de l'angle et de la hauteur des bordures doivent aussi convenir aux personnes utilisant un déambulateur ou d'autres aides à la marche, ainsi qu'à celles qui se déplacent en fauteuil roulant et en scooter électrique.

Les collectivités locales doivent aussi veiller beaucoup plus attentivement aux interactions piétons-véhicules -- le long des rues, aux coins et aux croisements. Il sera peut-être nécessaire d'installer des feux de circulation ou des signaux d'alerte électroniques à des croisements sans signalisation pour donner la priorité aux piétons âgés (et aux personnes avec des poussettes ou lourdement chargées). Il faudra éventuellement allonger la durée des feux de circulation (en permanence ou provisoirement) pour tenir compte du fait que les personnes âgées marchent plus lentement. Il y aura peut-être lieu aussi d'installer des îlots de refuge pour que les personnes âgées incapables de traverser d'une seule traite des rues à circulation dense puissent s'arrêter au milieu pour attendre le feu vert suivant.

Enfin, les collectivités locales devront investir dans des programmes de sécurité routière et des techniques d'information axées sur les besoins des piétons âgés (comme elles le font souvent pour les enfants). De nombreuses études ont permis de constater qu'une forte proportion des accidents de piétons se produit dans un faible pourcentage du nombre total de croisements ou sur des segments très courts de la voirie. En délimitant ces «zones» pour attirer l'attention et en mettant en œuvre des programmes qui signalent les dangers particuliers qu'y courent les piétons, plusieurs villes ont réussi à réduire nettement le nombre d'accidents de piétons concernant des personnes âgées.

Les besoins des cyclistes

Les *cyclistes* représentent un groupe vulnérable dans la circulation, parce qu'ils passent inaperçus, sont instables et sans protection. Les cyclistes âgés se déplacent plus lentement, ce qui accentue leur problème de stabilité. Les cyclistes expérimentés peuvent continuer à rouler à bicyclette en sécurité même si, d'une manière générale, les risques auxquels sont exposés les cyclistes âgés deviennent considérables au-delà de 75 ans.

Selon les statistiques danoises officielles, en 1993, 62 pour cent des cyclistes tués dans les accidents de la circulation étaient âgés de moins de 20 ans ou de plus de 65 ans. Par ailleurs, selon des chiffres néerlandais, 20 pour cent du nombre total de personnes tuées dans les accidents de la circulation étaient des cyclistes, dont la moitié étaient âgés de plus de 65 ans. Dans d'autres pays également, les personnes âgées constituent une proportion considérable du total des cyclistes tués, ce qui s'explique surtout par le fait qu'elles sont plus vulnérables aux effets des accidents de la circulation. Les causes les plus courantes d'accidents mortels impliquant des cyclistes âgés sont le non-respect de la priorité à une intersection et le fait de tourner à contre-courant de trafic.

Dans de nombreux pays, la bicyclette n'est pas un mode de transport courant, ce qui a des incidences sur les installations destinées aux bicyclettes. Il arrive souvent que les cyclistes doivent utiliser le même espace que le trafic motorisé, bien que la séparation physique des bicyclettes et des autres véhicules par l'aménagement de pistes cyclables semble réduire considérablement le taux d'accidents.

Le réseau de transports en commun

La distance qui sépare le domicile de l'arrêt de bus ou de la station de métro peut poser des problèmes aux personnes âgées qui veulent emprunter les transports publics. L'attente à l'arrêt ou dans la station peut également être difficile, surtout lorsqu'il n'y a pas de siège ou d'abri contre les intempéries. Les personnes âgées peuvent alors éprouver un sentiment d'insécurité, surtout le soir et la nuit.

Les problèmes que rencontrent les personnes âgées dans les transports publics sont en partie liés à une information insuffisante (bien qu'il soit probable que ces problèmes s'atténuent avec le progrès technologique). C'est une lourde tâche pour une personne âgée que de planifier un déplacement, de décider où se trouve l'arrêt le plus proche, de s'enquérir des horaires et de déterminer à quel arrêt descendre. C'est pourquoi les systèmes d'information destinés à aider les personnes âgées à établir leur trajet et à utiliser les transports publics doivent être clairs et simples. L'information devrait leur être accessible de préférence chez elles, pour qu'elles puissent savoir quand partir, pour la station ou pour l'arrêt, et attendre en toute quiétude sans risquer de rater le bus ou le train, et à l'intérieur du véhicule, pour qu'elles sachent quand le moment sera venu de descendre. Les informations recherchées ont trait la plupart du temps à l'accessibilité, aux tarifs, aux horaires et aux points de correspondance. Elles revêtent d'autant plus d'importance que les personnes âgées sont plus inquiètes que les autres usagers.

L'accès aux autobus, aux tramways ou aux trains est, bien entendu, très important pour les personnes âgées. Mais avant d'y venir, beaucoup d'autres problèmes restent à résoudre. Pour commencer, il est indispensable que les personnes âgées puissent parcourir facilement une voie allant de leur logement ou de leur point de départ jusqu'à l'arrêt d'autobus ou de tramway, ou jusqu'à la gare ferroviaire. Des collectivités locales qui améliorent l'environnement piétonnier, ainsi qu'il est proposé ci-dessus, vont dans le bon sens à cet égard. Cependant, tous les quartiers n'ont pas des voies ou des allées pour piétons, voire des lieux sûrs où se déplacer à pied -- les villes doivent s'assurer que, dans ces zones, les personnes âgées puissent emprunter une voie piétonne dégagée leur permettant d'accéder aux services de transports collectifs dont elles ont besoin, sans risques pour leur sécurité.

Là où cela n'est pas possible, les opérateurs de transport ou les autorités locales ou régionales, doivent étudier des moyens de modifier, en permanence ou provisoirement, les itinéraires de certaines lignes d'autobus -- pour les rapprocher des habitations ou des destinations des voyageurs âgés. Pendant plusieurs décennies, les villes ont mis en pratique des déviations d'itinéraires sous diverses formes -- en permettant que des autobus de lignes régulières fassent un détour pour acheminer certains voyageurs ou desservir certaines destinations (des établissements de soins, par exemple), ou dans des tranches horaires déterminées (la nuit, en périodes creuses, etc.). Les progrès de la technologie offrent des perspectives très encourageantes d'améliorer l'efficacité et la rentabilité de ce type de déviations.

Ensuite, les personnes âgées doivent disposer d'abris sûrs pour attendre dans la rue l'autobus ou le tramway. Il faut que ces endroits soient bien signalés et entretenus : les collectivités locales doivent s'assurer que des débris ou des mauvaises herbes n'en gênent pas l'accès ni ne nuisent à l'impression de sûreté et de sécurité des voyageurs. Il leur appartient aussi d'empêcher que des voitures se garent devant ces arrêts ou que des bicyclettes y soient attachées, ce qui oblige les personnes âgées à descendre sur la chaussée pour monter dans l'autobus.

Dans le monde entier, les opérateurs de transports publics mènent de nombreuses expériences visant à faciliter la montée, de la rue ou de la bordure du trottoir au véhicule de transport en commun. Aux Etats-Unis, on a surtout utilisé des élévateurs pour fauteuils roulants sur les autobus et les tramways, tandis que la plupart des pays des Communautés européennes ont centré leurs recherches sur la mise au point d'autobus à *plancher surbaissé* ou à accès de plain-pied. Ces deux techniques

tendent à réduire la hauteur entre le marchepied et le sol ou la bordure -- ceci est particulièrement utile pour les personnes âgées qui ont du mal à franchir plus de quelques centimètres. A l'intérieur du véhicule, dans les nouveaux modèles, les planchers sont plats et bas sur toute la longueur ou presque, les sièges sont généralement fixés au sol (ou suspendus au plafond) à une hauteur permettant aux voyageurs de s'y asseoir sans difficulté. Des sièges sont réservés aux personnes âgées et aux handicapés. Il n'y a guère de doute que l'autobus ou le tramway à plancher surbaissé répond beaucoup mieux aux besoins des personnes âgées ; aux Etats-Unis, seules les personnes avec des moyens de déplacement (fauteuils roulants, déambulateurs, etc.) sont autorisées, en général, à monter dans l'autobus à l'aide de la rampe d'accès ou de la plate-forme élévatrice.

Le véhicule à plancher bas est pratique également pour la descente -- que redoutent nombre de personnes âgées, en raison de l'incertitude de la distance à franchir jusqu'au sol et de leur lenteur de mouvement : elles craignent souvent que le véhicule ne démarre avant d'avoir pu en sortir complètement. Les véhicules à plancher surbaissé peuvent atténuer ces craintes.

La localisation des barres verticales de soutien, composteurs, sièges, signaux d'appel et autre mobilier à bord des véhicules revêt beaucoup d'importance pour les voyageurs du troisième âge. Ils ont souvent besoin de se tenir aux barres verticales lorsqu'ils se dirigent vers un siège mais, dans le même temps, il leur faut des couloirs relativement dégagés. Les personnes âgées ont souvent besoin également d'une signalisation visuelle claire -- couleurs contrastées des divers éléments du véhicule -- leur permettant plus facilement de payer leur ticket, de trouver une place assise et d'aller vers la sortie.

Il faudra peut-être aussi mettre en œuvre à l'intention des personnes âgées des programmes spécifiques d'information et de formation afin qu'ils puissent comprendre comment utiliser les services de transports publics. Il sera peut-être nécessaire de présenter les informations sous une forme spéciale (en gros caractères, par exemple), ou en utilisant une couleur ou un lettrage particulièrement adapté. Les programmes de formation et de promotion commerciale spéciale peuvent se révéler très utiles pour encourager les personnes âgées à voyager en autobus et en tramway, notamment lorsque certains des autres aménagements évoqués plus haut concernant le cadre de vie et les véhicules ont déjà été réalisés.

Sur le réseau routier, trois éléments entrent en jeu -- le conducteur et les passagers, le véhicule et la route. Deux stratégies prometteuses permettent d'adapter le réseau à une population plus âgée : améliorer la conception des véhicules particuliers, d'une part, mieux concevoir les routes et définir des normes de performance, de l'autre. A vrai dire, il importe surtout que la plupart des changements apportés en pensant aux conducteurs âgés facilitent la conduite et améliorent la sécurité pour tous les automobilistes.

Véhicules

Beaucoup de personnes sont optimistes et pensent que les nouvelles technologies permettront aux personnes âgées de se servir davantage de la voiture, tout en améliorant la sécurité. Les technologies riches de promesses sont les dispositifs anticollision, les routes automatisées, les aides à la visibilité nocturne, les ordinateurs de bord, qui servent à mettre en garde contre un danger, ainsi que les systèmes de navigation. Ces techniques contribuent à la prévention des accidents et rendent la conduite plus aisée et moins stressante pour les personnes âgées. Mais l'introduction de systèmes de navigation peut aussi constituer un danger pour les conducteurs âgés.

Il est regrettable que peu d'équipementiers mènent des recherches sur l'éventail complet des caractéristiques de conception et des dispositifs d'aide technique adaptée qui pourraient permettre aux

conducteurs âgés (ou handicapés) de pallier les différentes difficultés d'ordre physique dont ils peuvent souffrir, par exemple celles qui empêchent de tourner rapidement la tête ou de freiner brusquement. Certains aménagements simples, comme les rétroviseurs à très grand champ de vision, les sièges pivotants, les rallonges de ceinture de sécurité sont largement répandus et relativement peu coûteux. Il existe toutefois d'autres dispositifs conçus pour aider les conducteurs à mobilité réduite, mais ils doivent souvent être fabriqués sur mesure et sont onéreux. En outre, les consommateurs ont actuellement du mal à obtenir des informations sur les types de dispositifs d'aide technique adaptée ou les nouvelles technologies qui peuvent effectivement correspondre à leurs besoins.

Il est nécessaire de travailler avec les constructeurs sur la conception de véhicules qui faciliteront la conduite des personnes âgées, tout en la rendant plus sûre.

Rues et routes

Un certain nombre d'études ont permis de cerner quatre domaines dans lesquels il faut remanier les normes et spécifications du réseau routier afin de les adapter aux besoins des personnes âgées :

- Signalisation : lisibilité et clarté.
- Marquage de la chaussée.
- Eclairage.
- Conception géométrique, notamment des carrefours.

D'après des études de la Federal Highway Administration des Etats-Unis, les directives et normes techniques de conception de la signalisation routière en vigueur ne cadrent pas avec les besoins des conducteurs et des piétons âgés -- les caractères des panneaux sont rarement assez grands ou brillants pour qu'un conducteur âgé puisse les voir facilement dans une situation difficile ou la nuit. Des études européennes et américaines révèlent également que les personnes âgées au volant ont du mal à détecter la nuit les limites des voies de circulation ainsi que les bordures des routes et des grands axes.

Certaines études sont en cours pour définir les besoins d'éclairage routier des personnes âgées qui conduisent, car d'autres études montrent bien que les conducteurs âgés ont plus de difficultés à distinguer les choses la nuit. Enfin, étant donné que les conducteurs âgés représentent une forte proportion des victimes d'accidents aux carrefours, des travaux approfondis sont nécessaires afin de déterminer comment concevoir les voies de dégagement à droite ou à gauche et comment signaler ces carrefours pour que les voyageurs âgés puissent tourner plus facilement et dans des meilleures conditions de sécurité.

Etant donné que les personnes âgées représentent un pourcentage grandissant de la population qui conduit, tous les conducteurs, quel que soit leur âge, et le réseau routier dans son intégralité, devront s'adapter à leurs exigences. Il faudra évaluer tous les aspects de l'environnement voiture-conducteur et peut-être déployer des efforts particuliers pour faire en sorte que les personnes âgées adoptent les nouvelles technologies et de nouveaux modes de conduite.

4.2 Des choix bien réfléchis en matière d'utilisation des sols et d'habitat

Les plans d'occupation des sols (ou les stratégies d'aménagement du territoire des pouvoirs publics) qui entraînent une dépendance grandissante à l'égard de l'automobile ne sont pas la norme

partout. Les villes en Europe sont, en moyenne, beaucoup plus denses qu'en Amérique du Nord, de sorte que la marche et les transports publics sont des options envisageables pour nombre de déplacements ; en outre, les services de transports publics y sont généralement bien meilleurs, du moins dans les régions les plus développées. On a toutefois constaté, en Europe aussi, un développement important des banlieues ; si les Européens du troisième âge commencent à calquer leur comportement sur les habitudes des Américains du Nord, caractérisées notamment par le maintien des personnes âgées à domicile dans les agglomérations moins denses où elles ont élevé leurs enfants, il y en aura de plus en plus qui auront peu d'autres possibilités que la voiture pour effectuer les déplacements nécessaires.

Si cette tendance se confirme, le résultat final sera remarquablement similaire sur les deux continents -- pour les personnes âgées, la plupart des trajets seront trop longs pour les effectuer à pied et les transports publics risquent de devenir trop onéreux ou d'une durée excessive. Par exemple, en 1997, la distance moyenne parcourue par un Allemand de 65 à 69 ans était de 5.4 km par trajet, alors qu'un Allemand de 85 ans ou plus parcourait, en moyenne, 3.5 km. Or, ces deux distances, bien que correspondant à environ un tiers de celles que parcourent les Américains du même groupe d'âge, sont beaucoup trop grandes pour que la plupart des personnes âgées puissent les couvrir à pied ; il faudrait plus de 30 minutes pour effectuer, dans un sens seulement, le même trajet en autobus ou en tramway -- mais moins de la moitié en voiture.

Les personnes âgées devraient avoir des possibilités de logement n'entraînant pas une dépendance à l'égard de l'automobile à une période de leur vie où elles ne devraient plus conduire, et devraient aussi pouvoir choisir, pour faire leurs courses ou bénéficier de services médicaux, de faire les trajets à pied ou facilement par les transports publics.

4.3 Prestation économiquement efficace des services publics et privés

De nos jours, nombreuses sont les personnes âgées qui se rappellent qu'il fut un temps où la plupart des biens et services étaient livrés à domicile, bien davantage qu'à présent. L'hypothèse maintenant est que le client se déplace, non le contraire.

Il est important pour les personnes âgées de continuer à être mobiles et indépendantes, tant d'un point de vue économique que social. Il convient cependant d'évaluer si le fait d'encourager les magasins et les autres prestataires de service à donner la possibilité de livrer à domicile les biens et les services au lieu d'avoir à se déplacer, pour les personnes qui ont des problèmes de mobilité, n'est pas une mesure économiquement plus coûteuse pour l'ensemble de la société.

Il faudra peut-être revoir les stratégies politiques développées dans certains pays qui consistent à permettre aux personnes âgées d'utiliser des moyens de transport à prix réduits ou gratuitement, au fur et à mesure de l'accroissement de la population âgée. Alors que le prix du voyage est un facteur déterminant pour de nombreuses personnes âgées, des concessions universelles accordées sans prise en compte des revenus peuvent se révéler à l'avenir trop coûteuses.

4.4 Coordination de la prestation de services sanitaires et sociaux

Nombre de personnes âgées ont le droit de bénéficier d'un éventail de services publics et privés, ou s'en prévalent -- or, le mode de fonctionnement de ces services peut avoir des répercussions profondes sur le transport. Il peut arriver que les horaires d'ouverture de différents services ne coïncident pas les uns avec les autres, obligeant les personnes âgées à effectuer deux déplacements au

lieu d'un seul en regroupant leurs visites. Ou bien, si ces horaires ne cadrent pas avec ceux des services de transport disponibles, les personnes âgées risquent d'avoir rendez-vous avant que ne commence la desserte par les transports en commun ou de sortir d'un rendez-vous trop tard pour prendre un autobus (ou à un moment impliquant une longue attente de l'autobus suivant). Autre cas de figure, celui qui tient au fait que les prestataires implantent leurs locaux en un lieu qui convient à leur personnel mais non à leurs clients -- il se peut alors que des personnes âgées soient amenées à parcourir à pied des zones peu sûres, ou à traverser des rues à circulation dense ou sans feux de circulation. Il est impératif que les prestataires de services associent leurs efforts et coopèrent pour que leur mode de fonctionnement à l'égard des personnes âgées vienne en complément et à l'appui des autres services dont leurs clients ont besoin. Dans plusieurs pays, des expériences de partenariat ont été réalisées avec succès.

Certes, on ne peut pas surmonter toutes les difficultés aussi facilement, mais on n'y parviendra nullement s'il ne s'amorce pas un dialogue et une collaboration entre les organismes prestataires de services sanitaires et sociaux, d'une part, et les services de transport utilisés par les personnes âgées, de l'autre, dans le but de réduire leur demande de transport.

4.5 Programmes efficaces d'évaluation et de formation des conducteurs

Les autorités doivent cibler leur action sur les moyens permettant d'améliorer le comportement au volant des personnes âgées et d'en faire des conducteurs plus précautionneux -- et, si besoin est, de faire en sorte qu'ils cessent de conduire. Quels types de formation, de cours ou de méthodes peuvent réellement aider les personnes âgées à devenir des conducteurs plus prudents ? Quelles sont les démarches de nature à aider concrètement les personnes âgées à conduire mieux, plus prudemment et en changeant leurs habitudes, par opposition à celle consistant simplement à les en dissuader ? Il sera peut-être très difficile de convaincre les personnes âgées de conduire nettement moins souvent si leur mode de vie en pâtit -- mais elles accepteront volontiers de conduire autrement (à des heures différentes, avec un accompagnateur, etc.).

En même temps, il nous faut disposer de moyens de mieux prévoir, avec un bon rapport coût-efficacité, quand il conviendrait de dire à une personne âgée de cesser de conduire. Il y a des différences assez bien démontrées entre les hommes et les femmes à cet égard : les hommes ont tendance à continuer à conduire le plus longtemps possible alors que les femmes peuvent s'arrêter de conduire bien qu'elles en soient encore capables. Bien que nombre de pays aient lancé à titre expérimental des actions visant à encourager, voire à obliger, des personnes âgées à ne plus prendre le volant (conseil ou intervention du médecin, intervention des enfants auprès des autorités pour signaler que leurs parents ne sont plus à même de bien conduire, obligation de passer à nouveau le permis de conduire), rien ne permet d'affirmer :

- Que ces méthodes sont bien ciblées sur de nombreux mauvais conducteurs.
- Qu'elles incitent véritablement nombre de personnes âgées à abandonner la conduite.

Ce dont nous avons besoin, c'est à la fois de moyens effectifs de déceler les conducteurs à problèmes -- avant qu'ils n'aient de graves accidents -- et, après les avoir identifiés, de mesures efficaces pour les amener à ne plus prendre le volant.

4.6 Une gamme complète de possibilités de transport

Tout un ensemble de moyens de transport possibles, qui soient efficaces et offrent aux personnes âgées une accessibilité et une mobilité incontestables le jour où elles ne peuvent plus ou ne devraient plus conduire, devrait être réalisé. La collectivité ne doit pas ménager ses efforts pour donner le choix d'autres modes de transport aux personnes qui ont des problèmes pour conduire et, par conséquent, pour faire face à toutes les exigences de la vie courante. Cela réclame une réflexion hors des sentiers battus, dépassant les notions traditionnelles de transport public et de service adaptable à la demande.

- Services de transports en commun classiques.
 - Véhicules et arrêts accessibles.
 - Déviation d'itinéraires.
 - Extension d'itinéraires.
 - Services d'information en temps réel au cours du trajet.
- Services de transports en commun plus novateurs.
 - Itinéraires de desserte et autobus des collectivités locales.
 - Services spécialisés à la demande.
 - Services tous publics à la demande.
 - Autres types de services à la demande.
- Soutien et implication du secteur privé.
 - Services de taxis privés.
 - Programmes et réseaux de bénévolat.
 - Véhicules subventionnés pour les organismes et les programmes.
 - Assurances de groupe.
 - Programmes de covoiturage pour les personnes du troisième âge.

Les collectivités locales mettent à l'essai dans le monde entier, sous différentes formes, des services de transports en commun classiques, des programmes de covoiturage pour les personnes du troisième âge, des programmes proposant des conducteurs bénévoles, de nouveaux services à la demande, ainsi que des programmes de formation et d'information. Compte tenu du marché visé qui est de plus en plus vaste, des nouvelles technologies disponibles et de la prise de conscience des coûts réels qu'impliquerait le fait de ne pas prendre de mesures dans ce domaine, il devient possible d'organiser et de fournir certains de ces services de manière économiquement efficace en mettant à disposition des personnes âgées des solutions viables adaptées à leurs besoins.

4.7 Le rôle de l'éducation et de la publicité

Fournir de meilleures prestations pour les voyageurs ou les conducteurs âgés ne sert à rien si ces personnes ne le savent pas ou ne savent pas comment les utiliser. Il a été fait mention auparavant des besoins en éducation et en publicité ainsi que des programmes de recyclage pour les conducteurs. Il est aussi important que lorsque l'on conseille à une personne âgée de ne plus conduire, elle se sente en sécurité pour continuer à voyager que ce soit par les transports en commun ou à pied.

L'éducation et la publicité ne doivent pas être ciblées sur les usagers de la route âgés mais aussi sur les personnes et les organisations qui jouent un rôle dans la manière de rendre les personnes âgées mobiles. Il est préoccupant de constater que certaines compagnies d'assurance ou des entreprises de

location de voitures sont réticentes à servir les conducteurs au-delà d'un certain âge. Leurs politiques semblent fondées sur une mauvaise information sur les conducteurs âgés plutôt qu'être le résultat d'études basées sur les données actuelles et la recherche.

D'une manière plus générale, tous les usagers des systèmes de transport doivent être plus conscients du nombre croissant de personnes âgées et de la nécessité de mieux appréhender leurs besoins et leurs capacités.

ANNEXE STATISTIQUE

**Tableau 1. Pourcentage de la population âgée de 65 ans et plus
dans les pays Membres et Associés de la CEMT**

Pays	1990	2000	2010	2020	2030	2040	2050
Albanie	5.4	6.9	8.5	10.3	13.3	16.1	20.5
Autriche	-	15.4	17.8	20.1	25.2	29.2	29.7
Azerbaïdjan	4.9	6.9	6.9	7.3	11.4	13.6	16.2
Bélarus	10.8	13.7	13.6	15	19.5	22.4	26.6
Belgique	-	16.8	17.9	21	25.4	27.8	28.3
Bosnie-Herzégovine	-	8.6	11.8	14.8	20.6	24.1	26
Bulgarie	-	16.5	18.1	22.3	25.9	30	35.9
République tchèque	-	13.9	16	21.5	24.7	29.1	34.4
Croatie	-	15	15.9	18.8	21.9	23.1	24.8
Danemark	15.6	14.9	16.7	20.3	23	25.2	24.7
Estonie	11.6	14.5	16.3	18.5	21.8	24.6	28.6
Finlande	13.4	14.9	17.1	22.6	25.8	26.3	27.2
France	14	16	16.8	20.6	24	26.4	27.3
ERY Macédoine	-	9.8	11.7	14.8	18.2	21.4	25.1
Géorgie	9.3	12.3	12.4	13.2	17.2	20.1	23.7
Allemagne	-	16.2	19.7	21.4	25.8	28.4	28.5
Grèce	-	17.3	19.5	21.8	25.4	30.1	33.6
Hongrie	13.3	14.6	16.1	20.1	22.5	26.5	31.2
Islande	10.6	11.7	12.9	16.9	21.6	24.1	25.6
Irlande	11.4	11.3	12.2	15.3	18.7	21.9	25.2
Italie	-	18.1	20.6	23.5	28.1	34.2	36.1
Lettonie	12	15	17.3	18.9	22.5	25.3	29.1
Liechtenstein	-	10.9	14.4	19.8	24.9	28	28.3
Lituanie	11	13.3	14.8	15.8	19.7	22.7	25.4
Luxembourg	-	14	14.5	16.4	19.8	22.3	23.9
Moldova	8.4	9.8	9.7	11.6	14.9	16.3	20
Pays-Bas	12.9	13.6	15.3	19.7	23.9	26.7	26.4
Norvège	16.3	15.2	15.5	19	22	24.4	24.3
Pologne	10.2	12.3	13.1	17.9	22.2	24.4	29.6
Portugal	-	15.4	16.9	19.4	22.8	27.4	30.6
Roumanie	-	13.3	14.4	16.9	19.2	24.4	29.3
Russie	10	12.6	13.1	15.8	20.5	22.3	26.4
République slovaque	-	11.5	12.7	17.1	21.7	25.6	31.4
Slovénie	-	14.1	15.8	19.7	24.6	28.5	32.8
Espagne	-	16.9	18.4	21.2	26.4	32.9	36.9
Suède	17.8	17.3	19.2	22.7	25.1	27.1	27.2
Suisse	-	15.1	17.9	22.1	28	31	30.5
Turquie	4.8	6	7.3	9.2	12.9	17.6	22.4
Ukraine	12.2	13.9	14.8	16.2	19.7	22.1	26
Royaume-Uni	-	15.7	16.7	19.6	23.5	26.4	26.8
Australie	11.2	12.4	13.9	17.6	21.1	23.6	24.6
Canada	-	12.7	14.2	18.2	22.9	24.4	24.9
USA	12.5	12.6	13.2	16.5	20	20.4	20.3
Japon	12	17	21.8	26.8	28.3	31.9	33.9
Nouvelle Zélande	11.2	11.5	12.3	15.1	17.8	21.4	24.1
Corée (Sud)	5	7	9.8	13.2	19.5	24.6	27.2
Maroc	4.2	4.6	5.2	6.3	9.1	12.4	16.2
Arménie	5.6	9.3	10.2	11.7	17.1	17.6	20.8

Source : U.S. Bureau of the Census, International Database - Février 2001.

**Tableau 2. Pourcentage de la population âgée de 80 ans et plus
dans les pays Membres et Associés de la CEMT**

Pays	1990	2000	2010	2020	2030	2040	2050
Albanie	0.9	1.1	1.4	2	2.6	4.1	5.3
Autriche	-	3.4	4.8	5.5	7	9	12.2
Azerbaïdjan	1.2	0.9	1.4	2	1.7	3.1	4.6
Bélarus	2.4	2.2	3.5	4.1	4.2	6.6	8
Belgique	-	3.5	5.2	6	7.3	9.6	11.4
Bosnie-Herzégovine	-	0.8	1.8	3.6	4.3	6.8	9.2
Bulgarie	-	2.2	3.9	5	7.2	9.4	11.2
République tchèque	-	2.4	3.8	4.5	7.4	9.3	10.9
Croatie	-	2.3	3.7	4.9	5.6	7.8	8.6
Danemark	3.7	4	4.3	4.9	7.1	8.1	9.7
Estonie	2.5	2.5	4	5.1	5.9	7.8	9.1
Finlande	2.8	3.4	4.5	5.4	8.1	9.9	10.7
France	3.7	3.7	5.4	5.9	7.5	9.4	10.7
ERY Macédoine	-	1.2	2.2	3.2	4.2	6.2	7.7
Géorgie	1.8	1.7	2.5	3.2	3.2	5	6.6
Allemagne	-	3.5	4.8	6.6	7.2	9.2	12
Grèce	-	3.5	5.3	6.9	7.8	9.8	12.3
Hongrie	2.5	2.5	3.9	4.6	6.3	8.5	9.6
Islande	2.5	2.8	3.6	4.1	5.7	8.2	9.6
Irlande	2.2	2.6	2.9	3.5	4.9	6.6	8.1
Italie	-	4	6	7.6	9	11	14.7
Lettonie	2.7	2.8	4.3	5.4	6.1	8	9.6
Liechtenstein	-	2.3	3.2	4.2	6.9	9.3	11.7
Lituanie	2.7	2.3	3.4	4.2	4.8	6.6	8.3
Luxembourg	-	3	3.9	4.3	5.2	6.9	8.8
Moldova	1.3	1.3	1.8	2.1	2.5	4.3	4.8
Pays-Bas	2.9	3.2	3.9	4.7	6.8	8.7	10.7
Norvège	3.7	4.4	4.7	4.7	6.6	8.1	9.5
Pologne	2.1	2.1	3.3	4.1	5.2	8.6	9
Portugal	-	2.8	4.2	5.2	6.4	8.2	10.3
Roumanie	-	1.8	3	4.1	4.8	6.8	8.6
Russie	1.9	2	3.1	3.8	4.1	6.8	7.7
République slovaque	-	1.9	3.1	3.7	5.3	8.1	9.5
Slovénie	-	2.5	4.1	5.3	6.4	9.5	11.6
Espagne	-	3.7	5.4	6.4	7.9	10.2	13.8
Suède	4.3	5	5.7	6.1	8.6	9.6	11
Suisse	-	4	4.9	6	8.3	10.7	13.6
Turquie	0.7	0.9	1.3	1.9	2.4	3.8	5.8
Ukraine	2.4	2.2	3.3	4	4.2	6.2	7.4
Royaume-Uni	-	4	4.7	5.3	7	8.4	10.8
Australie	2.2	3	3.9	4.4	6	7.7	9.1
Canada	-	3.1	4	4.6	6.2	8.3	9.5
USA	2.8	3.3	3.8	3.9	5.3	7.2	7.8
Japon	2.4	3.7	5.8	8.1	11.1	11.8	13.1
Nouvelle Zélande	2.3	2.9	3.4	3.8	5	6.4	7.8
Corée (Sud)	0.6	1	1.6	2.9	4.2	6.9	9.7
Maroc							
Arménie	1.1	1.1	2.2	2.7	2.6	3.6	6

Source : U.S. Bureau of the Census, International Database - Février 2001

Tableau 3. Pourcentage de tués et de blessés graves âgés de plus de 65 ans par rapport au nombre total de tués et de blessés graves

Pays	1990		1995		1998	
	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves
Allemagne	28.39	16.71	25.29	16.45	26.10	17.90
Autriche	26.19		27.93		31.46	
Azerbaïdjan	17.69	10.55	21.92	17.69	21.42	19.66
Croatie			39.86	15.11	38.06	18.42
Danemark	40.78	26.73	38.93	23.89	36.19	22.92
Espagne	23.24	13.84	25.09	16.67	22.80	16.61
Finlande	36.26	17.74	42.62	20.07	35.42	20.07
France	24.31	18.04	26.55	18.03	25.86	19.10
Géorgie	14.98	8.83	11.27	6.16	15.01	7.25
Hongrie	34.89	21.39	30.08	25.53	33.23	24.03
Lettonie			18.05	13.66	19.58	13.89
Lituanie					28.36	21.35
Luxembourg			20.59		17.86	
Norvège	30.70	20.39	33.69	19.55	30.33	19.63
Portugal	30.50	17.88	28.68	18.98	29.45	20.84
Royaume-Uni	31.65	17.00	32.40	20.84	30.48	18.05
Slovaquie	25.81		23.21		23.00	
Suède					44.27	24.15
Suisse			31.52		34.25	
Turquie	18.10	10.68	16.49	10.23	18.56	10.63

Tableau 4. Pourcentage de tués âgés de plus de 65 ans, par catégories d'usagers

Pays	1990					1995					1998				
	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
Allemagne	16.5	21.7	61.0	57.2	8.4	17.6	20.6	53.6	53.7	10.0	20.2	21.7	56.6	54.6	10.9
Autriche	14.2	21.1	63.4	46.3	15.1	15.3	25.5	54.5	42.9	18.4	23.1	22.3	66.7	56.1	15.8
Azerbaïdjan	6.9	10.7	37.4	0.0	0.0	1.9	21.0	30.4	0.0	0.0	4.7	25.2	23.5	0.0	0.0
Croatie						15.2	22.7	71.0	50.0	8.3	13.5	20.7	69.4	76.9	14.8
Danemark	32.4	38.5	73.6	54.4	20.5	28.5	31.3	70.1	50.7	14.3	32.2	29.7	59.4	50.9	21.7
Slovaquie	11.1	13.8	42.9	51.4	6.8	11.2	8.1	37.9	46.3	9.4	9.7	15.0	38.8	48.8	8.7
Espagne	18.0	22.0	55.1	40.7	16.6	18.2	22.8	52.4	37.4	11.1	18.8	24.0	52.7	33.3	10.3
France	20.1	23.6	55.4	44.0	8.8	22.6	27.5	56.8	47.5	7.7	22.4	29.6	58.2	51.7	5.1
Hongrie	12.4	19.5	58.7	54.7	18.5	10.9	13.2	46.5	54.0	19.2	14.8	25.4	50.5	47.4	18.5
Luxembourg						12.5	18.2	66.7	33.3	0.0	13.5	28.6	50.0	0.0	14.3
Norvège	26.1	22.8	67.3	46.2	13.2	27.0	29.0	67.5	66.7	8.0	27.4	22.7	65.1	61.9	4.4
Portugal	6.6	10.8	46.0	48.6	7.8	8.7	10.6	42.8	34.9	8.0	8.9	16.6	46.0	42.7	11.6
Royaume-Uni	22.8	24.0	55.0	29.3	5.9	24.4	28.7	54.8	29.1	6.3	26.2	27.6	50.3	26.6	5.6
Suède											40.6	33.8	55.1	63.8	7.7
Suisse						23.7	21.6	67.5	49.1	17.8	28.4	20.4	62.3	34.0	22.8

- A = Conducteur de voiture et autres véhicules, sauf deux-roues
- B = Passager de voiture et autres véhicules, sauf deux-roues
- C = Piéton
- D = Cycliste
- E = Conducteur ou passager de deux-roues

Table 5. **Taux de gravité des accidents (Tués x 100/Victimes), 1998**

Pays	Total	65+
Croatie	1.02	4.16
Allemagne	1.54	3.89
Autriche	1.85	4.67
Pays-Bas	2.11	5.59
Suisse	2.11	5.60
Suède	2.44	6.27
Norvège	3.00	7.13
Portugal	3.20	5.95
Turquie	4.13	7.59
Luxembourg	4.20	
Espagne	4.38	8.41
Finlande	4.45	10.00
Hongrie	5.19	9.38
France	5.25	10.18
Danemark	5.90	11.26
République slovaque	6.28	13.19
Royaume Uni	8.48	14.93
Lettonie	11.05	14.75
Géorgie	18.84	
Azerbaïdjan	22.62	33.33

Table 6. **Pourcentage d'accidents par détenteur de permis de conduire, 1998**

Pays	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-84
Royaume-Uni	21.8	16.5	12.4	9.4	7.5	5.1	6.0
Pays-Bas	24.1	8.2	5.9	5.5	4.2	4.9	6.7
Espagne	20.6	9.2	6.5	6.3	6.1	5.1	6.8

RESOLUTION D'ENSEMBLE N° 2001/3 SUR DES TRANSPORTS ACCESSIBLES

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001,

CONSIDÉRANT QUE l'intégration dans la vie professionnelle et l'insertion dans la société des personnes âgées et à mobilité réduite sont très étroitement conditionnées par la possibilité d'effectuer librement et facilement tous les déplacements, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail ou de tout autre déplacement.

CONSTATANT QUE :

- L'évolution démographique aura pour résultat une augmentation significative, dans les prochaines années, du nombre des personnes âgées dans les pays Membres de la CEMT et dans les pays associés.
- La demande de déplacement des personnes âgées et à mobilité réduite est croissante.
- Des progrès notables ont été réalisés en vue de rendre certains modes de transport plus accessibles à tous.
- Malgré ces progrès, il reste beaucoup à faire.

ADMETTANT qu'afin de donner un nouvel élan à l'amélioration de la situation dans les pays, il est opportun de consolider les Résolutions Ministérielles précédentes et le travail qui s'y rapporte dans un seul document (voir Annexe).

RECONNAISSANT QUE :

- L'accessibilité concourt largement au confort et au bien-être offerts à l'ensemble de la population et constitue un élément important de la promotion des transports publics ainsi que de la mise en place d'un développement durable.
- La mobilité réduite peut être due à une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif) ou temporaire (grossesse, accident) ou à des circonstances extérieures (accompagnement d'enfant en bas âge, bagages à porter, etc.) ou à l'âge ; cette Résolution concerne toutes ces catégories de population qui sont désignées dans le texte par les termes « personnes âgées et à mobilité réduite ».
- L'accessibilité bien conçue au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports, publics ou privés, permet leur utilisation par les personnes à mobilité réduite librement et de manière indépendante.

- Le développement des transports accessibles augmente les possibilités d'éducation, d'emploi et de loisirs et peut réduire les coûts des services sociaux et d'assistance pour les gouvernements et les collectivités locales.
- L'accessibilité est non seulement un enjeu social mais aussi un enjeu commercial important et la clientèle concernée, notablement plus large que la stricte population des personnes à mobilité réduite, représente un potentiel commercial à considérer.

INSISTE sur les principes suivants :

- Toutes les initiatives ou développements des politiques de transport ou d'aménagement du territoire devront comporter une évaluation de leur impact potentiel sur la sécurité et l'accessibilité pour les personnes âgées et à mobilité réduite.
- Tous les maillons de la chaîne de transport doivent être améliorés de façon à créer un environnement accessible de porte à porte et des efforts redoublés doivent être faits afin d'assurer des liens entre les différents moyens de transport et de créer ainsi un système de transport intégré, sûr et accessible.
- En particulier, tous les nouveaux investissements dans le secteur des transports devront tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite et âgées selon la Charte déjà agréée par les Ministres à Varsovie en 1999.
- Une étroite collaboration avec les gouvernements, les autorités publiques, les fabricants, les opérateurs et les personnes concernées est essentielle.

FORMULE LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES :

Les Gouvernements devront

De manière générale

Objectifs

- Définir des objectifs clairs, concrets et mesurables afin de développer la sécurité et l'accessibilité pour les personnes âgées et à mobilité réduite, avec une programmation d'actions spécifiques.

Formation

- Travailler avec les autorités et les entreprises de transports, les tours opérateurs, les agents de voyage et les autres personnes concernées pour informer et sensibiliser le personnel en contact avec le public aux problèmes rencontrés par les personnes âgées et à mobilité réduite dans l'usage des transports.
- S'assurer que les concepteurs et les décideurs, dans tous les secteurs du transport, soient formés aux principes et aux exigences de l'accessibilité.

Information et communication

- User de leur influence pour améliorer les systèmes d'information pour les personnes âgées et à mobilité réduite et veiller à consulter en la matière les personnes concernées.
- S'efforcer de garantir que les autorités, les entreprises de transport, les voyagistes et les agents de voyage fournissent dans le cadre de leurs services, des renseignements destinés aux personnes âgées et à mobilité réduite sur les facilités qui leur sont offertes et y intégrer les différents maillons de la chaîne de déplacement.
- Poursuivre les efforts pour clarifier la signalisation ainsi que les systèmes signalétiques et les harmoniser au niveau international, particulièrement là où la sécurité est en jeu.
- Travailler à la mise en place d'annonces sonores et visuelles dynamiques permettant une information en temps réel.

Recherche

- Encourager le renforcement des recherches et le développement des activités en matière d'accessibilité et de sécurité pour les personnes âgées.

Organisation des transports

- Améliorer la coordination entre les instances compétentes au niveau national, régional et local pour assurer une approche cohérente de l'accessibilité et de la sécurité de la voirie, des infrastructures de transport et des zones piétonnes.
- Travailler avec les autres gouvernements et les organisations internationales à l'élaboration de principes directeurs sur les bonnes pratiques à suivre en matière d'aménagement, en incluant la conception et l'exploitation des voies aussi bien que l'éclairage des intersections et des zones piétonnes.

Véhicules personnels

Facilités de stationnement

- Permettre aux personnes lourdement handicapées se déplaçant et ne pouvant utiliser les transports publics que difficilement de stationner leur véhicule aux endroits où le stationnement est normalement limité.
- Réserver pour ces personnes, au moyen de signaux routiers appropriés et aux endroits où cela s'avère nécessaire, des emplacements de stationnement qui seront aménagés selon des critères reconnus.
- Délivrer à ces personnes pouvant bénéficier de ces facilités une carte de stationnement conforme au modèle communautaire E pour les pays Membres de l'UE ou un modèle similaire pour les autres pays. La carte devra comporter au minimum le symbole international d'accessibilité ainsi que le nom de la personne à laquelle elle a été délivrée.
- Octroyer aux personnes venant d'un autre pays Membre ou associé et qui sont en possession du document prévu ci-dessus, les mêmes facilités que celles qu'ils accordent à leurs nationaux.

- Prendre les dispositions nécessaires pour que la police et les autres autorités chargées d'appliquer la réglementation du stationnement soient pleinement informées de la nature de cette disposition.

Instruments juridiques relatifs au port de la ceinture de sécurité

- Reconnaître les dispenses accordées aux automobilistes étrangers dans leur pays d'origine.

Conception des véhicules

- Faciliter et encourager la prise en compte, dans la conception des véhicules, des besoins des personnes âgées.
- Travailler avec les autres gouvernements, la CEMT et l'industrie, à la mise au point d'une série de critères de conception des véhicules.

Permis de conduire

- Etudier et définir des lignes directrices en ce qui concerne les conditions d'attribution et de maintien du permis de conduire pour les conducteurs handicapés âgés et à mobilité réduite.

Transports aériens

- Améliorer l'accès aux voyages aériens par :
 - la mise en œuvre des lignes directrices de la CEAC relatives à l'accès à l'aviation et aux aéroports ; et
 - une attention plus soutenue portée à l'amélioration des liaisons de transport vers les aéroports.

Réseaux ferrés, tramways et métros

- Renouveler les efforts en vue de stimuler l'amélioration de l'accessibilité des services ferroviaires aussi bien en ce qui concerne les transports ferrés que les tramways ou les métros par :
 - l'application des recommandations issus du COST 335, que ce soit pour les services urbains, suburbains ou à longue distance ;
 - le contrôle de l'accessibilité lors de la conception des nouveaux trams et métros.

Transports publics

Pour les autobus

- Continuer de faciliter et de stimuler la tendance à la mise en service d'autobus pleinement accessibles par :
 - la mise en œuvre des recommandations du COST 322 sur des autobus à plancher bas ;

- l'assistance aux autorités compétentes afin de veiller à ce que les autobus puissent facilement accéder aux arrêts et de dégager les ressources nécessaires pour mettre en œuvre et atteindre cet objectif ;
- poursuivre le travail avec les personnes handicapées et l'industrie en vue de développer des solutions appropriées aux besoins des personnes circulant en fauteuil roulant, de celles ayant d'autres types de handicap et des personnes âgées.

Pour les autocars

- Inciter les constructeurs et les exploitants à développer, réaliser et à utiliser des véhicules capables de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite et âgées.
- S'assurer que les systèmes de classification des autocars incluent des critères concernant le niveau d'accessibilité.

Des services de transport public plus flexibles

- Promouvoir le développement de nouveaux types de services intermédiaires entre les transports publics et les services spécialisés, tels que des services de transport publics adaptés pouvant être utilisés par les usagers ordinaires mais conçus pour les besoins des personnes âgées et à mobilité réduite.

Des services de transport spécialisés

- Aider à la mise en place de systèmes de transport spécialisés porte-à-porte pour les personnes les plus sévèrement handicapées, éprouvant des difficultés particulières et ne pouvant pas utiliser les transports publics.

Taxis

- Mettre en œuvre les recommandations agréées par la Task Force Conjointe IRU/CEMT et en particulier :
 - encourager les autorités régionales et locales à fournir des services accessibles dans leur zone ;
 - rechercher la possibilité de subventions directes et indirectes aux niveaux national, régional et local pour permettre l'utilisation de taxis là où il n'existe aucun autre mode accessible ;
 - étudier la possibilité de créer des incitations financières ou législatives, au niveau national, régional et local pour encourager l'achat et l'exploitation de véhicules accessibles ;
 - établir, en coopération avec les gouvernements et les organisations internationales et en concertation avec les personnes âgées et à mobilité réduite, des paramètres de conception pour l'accessibilité des taxis (en se basant sur les normes dimensionnelles définies par l'ISO pour les fauteuils roulants).

DEMANDE :

Aux pays Membres

- De diffuser largement cette Résolution dans leurs pays.
- De mettre en œuvre cette Résolution ainsi que les documents auxquels elle se réfère.
- D'établir un bilan régulier sur les progrès de la mise en place et de l'amélioration de l'accessibilité.

Aux pays associés

- De souscrire autant que possible aux principes et recommandations de cette Résolution.
- De débattre de leur application ou de la mise en place d'autres solutions avec les pays Membres de la CEMT.

Au Comité des Suppléants

- De poursuivre une coopération étroite avec les gouvernements, l'industrie, les personnes âgées et à mobilité réduite pour l'avancement de la mise en œuvre de ces recommandations.
- De remettre régulièrement à jour le guide de bonne pratique et les autres rapports.
- De prendre de nouvelles initiatives, partout où cela est nécessaire, pour améliorer la sécurité et la mobilité accessible des personnes âgées et à mobilité réduite.

ANNEXE

Résolutions précédentes remplacées par la résolution présente¹

- 97/4 Les facilités réciproques de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.
- 97/3 Résolution d'ensemble sur les transports pour les personnes à mobilité réduite.
- 94/2 L'accès aux taxis pour les personnes à mobilité réduite.
- 91/8 L'information et la communication.
- 90/4 L'accès aux autobus, aux trains et aux autocars pour les personnes à mobilité réduite.
- 89/68 L'accès pour les piétons.
- 87/63 Les transports des personnes à mobilité réduite.
- 85/54 Le transport des personnes handicapées.
- 81/45 Le transport des handicapés tributaires du fauteuil roulant.
- 78/38 Le transport des personnes handicapées.

1. Résolutions disponibles sur <http://www.oecd.org/cem/resol/disabled/index.htm>

Autres documents

Charte sur l'accès aux services et infrastructures de transport, adoptée par le Conseil de la CEMT en 1999.

Améliorer les Transports pour les Personnes à Mobilité Réduite « Guide de bonnes pratiques », CEMT, Paris, 1999. ISBN 92-821-2244-1.

Cost 322 : Système d'autobus à plancher surbaissé, EC DG VII, Bruxelles, 1995.

Cost 335 : Accessibilité des systèmes ferroviaires lourds pour les passagers, EC DG VII, Bruxelles, 1997.

(Prochaine) Charte CEAC sur les droits des passagers.

« Facilitation » ECAC.CEAC Doc. No 30, Part 1, Septième édition, 1998 (Déclaration de politique de la CEAC dans le domaine de la facilitation de l'aviation civile).

Aspects économiques de l'accessibilité des taxis. CEMT, novembre 2001. ISBN 92-821-2366-9.