

Synthèse Ateliers – Forum 3^{ème} âge

Le Forum 3^{ème} âge s'est tenu le 17 avril 2024 à la Couronne à Sonceboz et a traité du thème de la mobilité chez les aînés. Il est en effet nécessaire, pour contribuer à la qualité de vie des aînés, de favoriser leurs mobilités, comprendre leurs besoins, les enjeux, et de définir des pistes d'actions concrètes pour les Communes. Afin d'approfondir certaines pistes et à la suite d'une partie introductive, trois ateliers participatifs ont été organisés, dont la synthèse des enjeux et discussions sont présentés ci-dessous.

Un atelier « Nœuds de mobilité (gare) et besoins des aînés » était initialement prévu, mais en raison du nombre de participants et surtout du fait qu'une réflexion plus approfondie en ce sens va être menée pour trois gares, cet atelier a été annulé.

1. Améliorer l'infrastructure – Promenades-diagnostics et plan de mobilité seniors

Des promenades-diagnostics avec des personnes du 3^{ème} âge apparaissent indispensables :

- dans un premier temps car il y a aujourd'hui peu d'attentions portées aux besoins des aînés dans l'espace public, et plus généralement aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) comme aux Personnes à Besoins Spécifiques (PBS : cécité de la vue, femmes enceintes, déambulation avec poussettes, valises ou sacs de courses volumineux ou lourds, ...)
- dans un second temps, pour identifier ce qui apparaît comme des obstacles / contraintes aux déplacements (seuils, bordures, nature des revêtements, poteaux d'éclairage ou de signalisation sur les trottoirs) et pour déterminer les zones dans lesquelles aménager des espaces de repos sur les trajets entre gare, centre-village, commerces de proximité et les quartiers.

Ces démarches doivent permettre de dresser un catalogue de mesures à intégrer aux planifications de projets en cours mais également :

- d'associer systématiquement pour chaque projet dans l'espace public une promenade avec des aînés pour affiner les détails de la réalisation,
- d'élaborer une politique communale d'actions / de réalisations (primautés des mesures, planification financière, ...),
- de coupler aux réflexions 'chemin des écoliers' la déambulation des aînés (de nombreux grands-parents accompagnent les plus petits à l'école), voire,
- d'initier des démarches plus globales en termes de mobilités et d'apaisement du trafic pour un quartier ou à l'échelle de toute la Commune.

Il est également relevé que le premier obstacle à la déambulation des aînés / PMR est l'absence d'ascenseurs dans les immeubles (ou non dimensionnés pour un fauteuil roulant). Un participant témoigne avoir dû quitter Saint-Imier pour Reconvilier, n'ayant rien trouvé d'adapté dans le Vallon.

N.D.A. : plusieurs communes du Grand Chasseral ont introduit en ce sens des prescriptions dans leur Règlement Communal de Construction (pour transformations, rénovations ou nouvelles constructions dans les zones Centres) : « tous les logements situés à rez-de-chaussée sont adaptés et aménagés (ou, au minimum, planifiés dans le principe de durabilité de la séparation des systèmes) pour l'accueil de Personnes à Mobilité Réduite (PMR) / Personnes à Besoins Spécifiques (PBS). »

2. Plateforme d'entraide mutuelle – Plateforme pour mobilités partagées

En préambule, un échange est mené autour du terme avec la plus-value que la plateforme pourrait représenter pour la collectivité :

- Il est constaté que la demande n'est pas du tout la même pour toutes les communes. Certaines ont déjà des réseaux bien performants où la solidarité est effective entre toute la population : "on s'occupe de nos voisins". D'autres relèvent davantage de manques et de besoin pour organiser une synchronisation des actions.
- Un vif échange pour faire prendre conscience des limites du bénévolat.
- Il est relevé que toujours plus de personnes éprouvent des difficultés à joindre les deux bouts. Dans ce contexte, il est difficile de demander d'en faire encore plus.
- Les bénévoles n'interviennent que dans un périmètre proche, d'où la proposition d'organiser les choses, au niveau des vallées, autour des communes centre...

- Il apparaît comme une évidence que chaque commune n'a pas les ressources pour organiser cela de manière individuelle, d'où l'importance de poursuivre les réflexions autour d'un groupe de communes.
 - Un point particulier a été porté à la formation des bénévoles, aux règles d'or du bénévolat: respect de la personne, distance, confidentialité, acceptation des valeurs de l'autre, ...
 - Un constat aussi heureux pourrait venir mettre en lumière le rôle des associations d'aînés qui pourraient aussi être un lien entre les uns et les autres.
 - L'approche intergénérationnelle a éveillé de l'intérêt. Mettre en place une offre pour toutes les générations, pour toute la population.
- ⇒ Finaliser le projet nécessite une réflexion plus approfondie en s'appuyant sur l'existant.

3. Mobilité électrique – Accompagner le boom du vélo électrique

L'explosion de l'électrique impose des adaptations. Pour les voitures, cela concerne surtout la question des bornes de recharge, traité via d'autres projets. Pour le vélo, l'électrique remet complètement en cause la pratique (distances, dénivelés, effort physique, ...). Cela nécessite de nombreuses adaptations (réseaux, stationnements, utilisation, ...). Les discussions de cet atelier ont donc porté sur les besoins des aînés concernant l'usage du vélo électrique, à intégrer dans les réflexions plus larges sur la mobilité. Les recherches/conclusions déjà menées en ce sens ont servi de base à la discussion, soit :

- Freins à la pratique du vélo : danger potentiel que représente le trafic motorisé
 - Privilégier des infrastructures séparées des autres modes de transport
- Considérer la pratique du vélo comme un mode de transport intégré au système de transport
 - Infrastructures et cohabitation avec les automobilistes !
 - Passer d'une approche individuelle (responsabilité = individu) à systémique (sécurité = infrastructures)
 - Prise en compte des besoins des usagers en termes de sécurité et d'infrastructures
 - Renforcer la sensibilisation et formation des usagers aux dangers et aux bonnes pratiques en matière de sécurité
 - Un guide vélo peut également être réalisé (diagnostic, objectifs, mesures)

Les principaux inputs qui sont ressortis sont les suivants :

- Les infrastructures doivent être adaptées, il faut un **réseau séparé du trafic routier** (pistes cyclables, s'inspirer de la Suisse-alsacienne notamment, plus avancée).
On note également une prise en compte trop tardive de nos Autorités sur cette problématique.
- De manière générale, les routes sont trop étroites pour favoriser la pratique du vélo.
- Il faut chercher à **développer un réseau touristique** ; ce dernier intègre le trafic utilitaire (même si besoins différents, il ne fait pas sens de séparer ces utilisations dans la Région).
- À noter également qu'il y a des très bons chemins existants, mais ils sont peu visibles => **renforcer la visibilité / communication autour de l'existant ; (re)définir un réseau cyclable** et communiquer ; cela a pu être fait avec le réseau pédestre.
- **Manque de place de stationnement ; viser un stationnement plus sécuritaire et abrité des intempéries.**
- **Mettre également à disposition des équipements**, notamment de réparation, avec une **possibilité de formation** ; peut-être approcher en ce sens les concessionnaires régionaux privés, pour voir s'ils peuvent donner des cours d'entretien par exemple.
- Plus généralement et en complément, **nécessité de formation** => (ré)apprendre aux aînés comme cela se fait dans les écoles (les règles changent, l'électrique remet en cause l'utilisation, des nouveaux utilisateurs dès la retraite avec l'électrique, ...).