

Adapter le territoire aux besoins de mobilité des plus âgés : clés de réflexion

Si les huit thématiques¹ de la démarche Villes Amies des Aînés initiées par l'Organisation Mondiale de la Santé se caractérisent par leur porosité les unes par rapport aux autres, celle de la mobilité se distingue particulièrement dans le sens où elle permet de les relier entre elles. En effet, quel sens donner aux projets menés dans les domaines de la culture ou de la participation citoyenne s'il n'existe pas de solutions satisfaisantes en termes de mobilité pour s'en saisir ? Que penser d'un habitat adapté, sans réflexion autour de la façon d'articuler le dedans/dehors, la possibilité d'en sortir pour maintenir son autonomie et du lien social ?

La question de la mobilité soulève des problématiques diverses en fonction des caractéristiques des territoires, mais elle est toujours au cœur des réflexions, quelle que soit la taille de la ville, sa situation géographique, son contexte rural ou urbain. Les défis sont différents, mais toujours bien présents. Nous proposons ici de revenir sur les principales modifications liées à l'avancée en âge qui permettent de comprendre l'évolution des besoins des plus âgés en termes de mobilité ainsi que les points qui doivent attirer la vigilance des décideurs dans une visée d'adaptation de la société au vieillissement.

LE RESPECT DES RYTHMES DE CHACUN

Au cours de notre vie, comme au cours d'une journée ou d'une semaine, notre rythme de vie varie, ayant dans le même temps une incidence sur notre façon d'utiliser le territoire. En emploi, en congés, à l'école, en retraite, en matinée, en soirée, en voiture, à pied, avec une jambe dans le plâtre, en promenade, en randonnée, seul, accompagné... autant de caractéristiques contextuelles qui font varier notre empressement, notre précipitation, notre prudence. L'avancée en âge a elle aussi

une influence sur le rythme des déplacements et donc sur les choix qui pourront être réalisés en termes de mobilité. Nous proposons d'expliquer cette variation par deux évolutions majeures.

Le premier élément concerne la fin de la période d'emploi

Même si les retraités restent pour la plupart très occupés après leur sortie du marché de l'emploi (par le bénévolat, la famille, les loisirs, etc), le passage à la retraite a un impact sur le mode de vie. La disparition ou l'allègement de nombreuses obligations rigides liées à l'activité professionnelle contribuent à la réorganisation des journées et engagent dans le même temps un nouveau rythme de vie. Ces réaménagements sont aussi liés au phénomène de « déprise » tel qu'il a été décrit par Vincent Caradec. L'intérêt de ce concept repose en partie sur le fait qu'il tire son origine du discours des aînés

Angélique Giacomini (Philipona),
Doctorante en sociologie - Centre Georges Chevrier, Université de Bourgogne - Franche-Comté
Chargée de la formation et de la recherche - Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés

eux-mêmes, à travers lequel on perçoit l'émergence d'une forme de fatigue au fur et à mesure de l'avancée en âge. Le concept de déprise n'est donc en aucun cas fondé sur l'hypothèse de la maladie ou de l'incapacité mais sur « l'expérience du fardeau corporel » directement évoquée par les aînés. Cette notion de « fardeau » fait référence à une forme de lassitude, voire d'épuisement, émergeant parallèlement au vieillissement. Ainsi, du fait de l'apparition de cette charge nouvelle, chaque individu réaménagerait son existence dans une visée « d'économie des forces » (Clément et Membrado, 2010). C'est ainsi que Caradec définit la déprise comme étant un « processus de réaménagement de la vie qui se produit au cours de l'avancée en âge, au fur et à mesure que les personnes qui vieillissent sont confrontées à des problèmes de santé, à des difficultés physiques croissantes, à une fatigue plus prégnante et à une baisse de leurs opportunités



1. Habitat / Espaces extérieurs et bâtiments / Transports et mobilité / Information et communication / Lien social et solidarité / Autonomie, services et soins / Participation citoyenne et emploi / Culture et loisirs

d'engagement». » (Caradec, 2008, p. 51). Aussi, la déprise est vue comme un phénomène qui est hétérogène et irrégulier, à la fois entre les personnes, mais également au sein-même de la vie d'une personne. Elle se manifesterait par paliers, lors du départ à la retraite ou du veuvage, par exemple, et intègre la notion d'« *effondrements partiels* » (Clément et Druhle, 1992, p. 129), c'est-à-dire de ruptures, durant l'avancée en âge, qui nécessitent des réajustements. Par ailleurs, la déprise ne fait pas référence à l'idée de renoncements qui seraient subis par l'individu, mais elle suggère plutôt que ce dernier fait lui-même des choix qui lui permettraient, par la suite et dans le cas où il ferait face à des difficultés ou des changements liés à l'avancée en âge, de préserver son « *noyau identitaire* », à savoir ce qui a le plus de sens et de valeur pour lui. Alors que la théorie du désengagement insistait préalablement sur la notion d'abandon, de détachement, voire de retrait, la notion de déprise met en exergue le fait que les individus vieillissants s'attachent à préserver² ce qui leur tient le plus à cœur. En cela, le phénomène de déprise est sous-tendu par le maintien d'une forme de continuité entre la vie passée et la vie future, ainsi que par le désir de conserver l'identité construite tout au long de la vie. Les individus utiliseraient donc des stratégies de substitution et de sélection leur permettant à la fois de se préserver dans une visée d'économie des forces, tout en continuant à exercer les activités qu'ils considèrent comme étant les plus importantes (Clément et Membrado, 2010).

Cette évolution du rythme liée à l'avancée en âge peut aussi être mise en lien avec la notion de « *proxémie* », illustrant l'impact direct des modifications liées à l'avancée en âge sur l'usage des espaces extérieurs lors des déplacements, et du partage de ces derniers avec les autres habitants. Cette notion fait référence à la façon dont une personne supporte une distance plus ou moins importante entre elle-même et les autres. En fonction de la culture et de critères individuels, on observe qu'un individu préférera maintenir une distance plus ou moins grande entre son corps et ceux qui l'entourent. Si la variation de cette distance accep-



© iStock

teu au fur et à mesure de l'avancée en âge a fait l'objet d'études dans le champ du soin (distance entre le soignant et le soigné), il semble pertinent de s'y intéresser dans le champ de l'espace public. En effet, l'apparition de difficultés physiques ou de problèmes de santé, voire la crainte de leur survenue, semble créer une forme de défiance des plus âgés vis-à-vis de leur propre corps : crainte de tomber, de ne pouvoir se déplacer assez vite et, par exemple, de ne pouvoir se défendre ou s'enfuir en cas d'agression ou de perdre l'équilibre en croisant quelqu'un avec une trop grande proximité. Cette inquiétude, voire cette angoisse, a un impact fort en termes d'insécurisation et tend à nécessiter des déplacements plus doux. Elle invite à repenser le partage de l'espace public, en particulier entre les piétons, cyclistes ou autres amateurs de skate-boards et trottinettes qui, en particulier par leur vitesse, peuvent être une inquiétude lorsque les espaces sont mal définis.

De la même façon, ces nouvelles inquiétudes et ce rythme plus lent peuvent nécessiter des aménagements spécifiques permettant de rassurer et de sécuriser les plus âgés dans leurs déplacements piétonniers : mise en place de feux piétons indiquant le temps restant pour traverser la chaussée, installation d'îlots au milieu des chaussées les plus larges permettant de séquencer la traversée par un temps de pause, aménagement de toilettes publiques accessibles, gratuites et propres favorisant les temps de sortie plus longs en toute sérénité, mise en place de mobilier urbain diversifié et adapté aux publics âgés, répartis à un maximum de 300 mètres tout au long des parcours des habitants...

LA NÉCESSITÉ DE FAVORISER L'USAGE DES DISPOSITIFS CLASSIQUES : ENTRE FRAGILITÉS ET RESSOURCES, ADAPTER L'ENVIRONNEMENT

La mise en œuvre de politiques publiques intégrées et transversales apparaît aujourd'hui comme étant l'un des objectifs principaux en termes d'accès aux transports, comme dans d'autres domaines. Par ce biais, l'enjeu est que les acteurs, décideurs, techniciens de tous domaines puissent prendre en compte la diversité des usagers auxquels s'adressent les dispositifs qu'ils mettent en œuvre. Ainsi, on pourra arrêter de considérer, par exemple, que ce sont les CCAS qui devraient mettre en place des systèmes de transport à la demande à destination des plus âgés, mais plutôt que les politiques publiques mises en œuvre dans le domaine des transports classiques devraient logiquement prendre en compte les spécificités de ce public qui représente aujourd'hui près d'un quart de la population.

En effet, durant une longue période, la majorité des collectivités a fait le choix de mettre en place des dispositifs de transport spécifiques à destination de publics en difficulté. Ainsi, on mettait en place des transports en commun classiques, et l'on proposait à ceux qui ne pouvaient les utiliser un dispositif à part, « *à la marge* », souvent moins flexible et diminuant l'autonomie mais permettant toutefois un transport en porte-à-porte. Aujourd'hui, on observe plusieurs désagréments liés à ces dispositifs.

→ En premier lieu, ces derniers ont avant tout été mis en place à destination des personnes en situation de handicap. Ainsi les critères définis pour pouvoir bénéficier du service ne sont pas toujours adaptés aux difficultés rencontrées par des personnes vieillissantes mais non malades, qui ne peuvent donc pas en profiter. En effet, une personne âgée de 90 ans qui rencontrerait des difficultés en termes de mobilité ou de compréhension de l'usage des dispositifs classiques (billettique, itinéraires, etc.) mais qui ne serait pas atteinte d'une pathologie ou d'un degré de dépendance suffisamment élevé serait exclue de la plupart des dispositifs des transports spécifiques, sans pour autant être

2. Probablement en grande partie de façon inconsciente comme nous le verrons par la suite à travers la définition du terme de « stratégie ».

en mesure d'utiliser les transports en commun classiques.

→ Ensuite, il est nécessaire de souligner qu'à l'origine, ces dispositifs spécifiques visaient à répondre aux problématiques d'un public constitué - en partie - par un faible effectif de personnes âgées en situation de perte d'autonomie. Toutefois, le vieillissement démographique actuel tend à faire augmenter cet effectif, ayant ainsi un impact non négligeable en termes de coût pour les collectivités.

→ Enfin - et c'est probablement là le défi prioritaire -, la mise en place de ces dispositifs spécifiques interroge notamment sur la notion d'inclusion de tous les publics et de prise en compte de l'ensemble des habitants dans les politiques publiques menées. En effet, comment se sentir pleinement intégré à son territoire de vie, ou plutôt comment ne pas se sentir « *défaillant* » si l'on ne se sent pas capable d'utiliser les services publics censés s'adresser à l'ensemble des habitants ?

Ces dispositifs d'assistance, régulièrement mis en place par les CCAS, ont donc perdu au fil des années et de l'évolution démographique leur vocation à ne s'adresser qu'à une faible marge de la population. L'enjeu est donc aujourd'hui prioritairement celui de la transversalité, maître-mot pour aller vers des politiques publiques intégrées et inclusives qui ne s'appuieraient plus uniquement sur « *la norme* », mais bien sur un éventail le plus large possible des ressources et difficultés rencontrées par l'ensemble des habitants. C'est là l'une des préoccupations d'un certain nombre de Villes Amies des Aînés qui ont engagé un travail de fond avec leurs partenaires pour favoriser le retour de l'ensemble de la population - et en particulier du public âgé - vers les dispositifs de transport en commun classiques. Ainsi, en lien avec l'agglomération, l'opérateur de transports, voire des bénévoles, de larges réflexions sont initiées localement afin d'accompagner les plus âgés vers un retour dans les transports publics classiques : quels itinéraires ? Comment prendre un ticket ? Par où monter dans le véhicule ? Comment demander l'arrêt ? etc. Autant de petites interrogations qui peuvent être rapidement résolues par un

accompagnement attentionné, mais qui peuvent s'avérer être un vrai blocage lorsqu'elles ne le sont pas. Certaines de ces actions d'accompagnement sont d'ailleurs décrites en dernière partie de cet ouvrage par les collectivités elles-mêmes, qui exposent leur stratégie globale en la matière ou les actions mises en œuvre pour y parvenir.

EFFETS DE GÉNÉRATIONS ET NOUVELLES TECHNOLOGIES

L'accessibilité physique des transports en commun, particulièrement suite à la loi de 2005, a largement progressé - plateformes pour monter à bord des véhicules, sièges en nombre suffisant, arrêts pourvus d'assises, etc. -, ou est en tout cas une problématique connue par les territoires, même si des efforts restent encore à faire pour garantir l'accès à tous et favoriser une plus grande autonomie. Pour autant, à l'heure actuelle, il est fondamental que l'attention soit également largement portée sur les problématiques liées à la fracture numérique, en partie générationnelle, qui peut constituer un frein à l'usage des transports. En effet, les retraités eux-mêmes soulèvent les difficultés rencontrées en termes d'accès à la billettique par exemple, puisque le simple fait d'acheter un ticket nécessite l'utilisation de bornes automatiques tactiles qui en laissent plus d'un démuni. En effet, même lorsque la possibilité est donnée d'acheter un titre de transport à bord du véhicule - possibilité néanmoins totalement exclue dans les tramways par exemple -, le fait de demander un ticket au conducteur à une heure de pointe peut être souvent mal perçu et contribuer au sentiment d'exclusion de ceux qui ne sauraient s'en procurer d'une autre manière. De la même

façon, nombre d'habitants déplorent le fait de ne plus recevoir les habituels carnets d'horaires et d'itinéraires, désormais disponibles sur les applications ou sites Internet dédiés. C'est là l'occasion de rappeler, comme cela a déjà été fait dans le numéro 4 des Essentiels Amis des Aînés³, que si le développement des nouvelles technologies est un progrès extraordinaire offrant de multiples possibilités, elle peut également être un danger si aucun accompagnement ni alternative ne sont proposés.

CONCLUSION

L'adaptation de la société au vieillissement sur le volet de la mobilité nécessite avant tout la compréhension des caractéristiques liées à l'avancée en âge, particulièrement en termes de rythmes, d'appréhension, de difficultés physiques ou de fracture numérique. Ainsi, les projets à entreprendre ne sont pas systématiquement de grande ampleur, ni des dispositifs spécifiques. Au contraire, ils visent avant tout à l'intégration de ces nouveaux enjeux dans une dynamique de transversalité au sein de l'ensemble des politiques publiques. <

« Je sais pas, moi par exemple je me fais beaucoup plus de souci... je pense que c'est quand on vieillit qu'on devient comme ça. Quand je pense tout ce que je faisais avant... Par exemple, me déplacer j'allais... j'ai visité toutes les entreprises de la région, j'avais des réunions à 20h le soir, je rentrais depuis Valence je sais pas, je rentrais à minuit toute seule tout le temps. Bon je faisais comme ça. Maintenant un déplacement en voiture et tout, je réfléchis est-ce que c'est sûr, est-ce que je vais pas tomber en panne... Bon je pense qu'on est tous un peu comme ça. On a peur. On a peur pour les enfants aussi tout le temps, on est beaucoup plus craintif et donc c'est vrai qu'aller quelque part, même si c'est pour quelque chose d'agréable, on... même que ce soit aussi pour aller à une visite médicale, on a plus de réticence, plus de difficulté à se décider, tout ça. Enfin bon c'est ce que je ressens et je vois ces personnes. Autrement c'est la peur d'être... c'est la coupure avec le reste... le fait qu'on vous dise "vous, vous êtes d'une autre génération, vous pouvez pas comprendre", ça c'est très désagréable, très désagréable. »

> Entretien avec Madame B., 78 ans.

3. Philipona A. & Lefebvre P.O. (2017), Communication, nouvelles technologies et silver économie, Les Essentiels Amis des Aînés, n°4.