

Les essentiels AMIS des AÎNÉS

FRANCE

MOBILITÉS, TRANSPORTS ET VIEILLISSEMENT N°6



MOBILITÉS, TRANSPORTS ET VIEILLISSEMENT N°6



ÉDITO



Sur le plan national, nous verrons bientôt émerger une nouvelle loi autour des questions de mobilité et de répartition des espaces entre usagers. C'est une chance à ne pas rater car la mobilité face aux enjeux du vieillissement est assurément un sujet épineux pour la société. En effet, il ne s'agit pas tant de proposer des transports adaptés aux plus âgés que de réfléchir et de construire un territoire bienveillant en termes de mobilité à l'égard de tous et plus particulièrement des plus âgés. Pour y parvenir, il semble indispensable d'accepter de cerner les différences d'usage entre les occupants de nos espaces publics et de comprendre par les rythmes particuliers qui apparaissent dans l'avancée en âge. Quel potentiel, quelles fragilités, quels repères est-il nécessaire de prendre en compte pour permettre à tous de continuer d'aller et venir ? Avec l'âge, la perception des distances évolue et est à mettre en rapport avec les capacités de chacun. Une signalétique lisible, contrastée, facilite la mobilité.

La compréhension des périmètres de déplacements des aînés détermine les façons de se déplacer dans l'espace urbain et dans l'espace individuel, indiquer « *ce qui est loin* », ou « *ce qui est facile* », peut parfois motiver mais aussi démobiliser et décourager, car la compréhension de l'ampleur de l'effort est toute personnelle.

Penser la mobilité nécessite de mieux cerner ce que sont les aînés et de ne pas les confondre avec les personnes en situation de handicap. Cela n'est pas juste, ni pour les uns, ni pour les autres : les aînés ne sont pas tous à mobilité réduite ou en situation de déficience et les personnes handicapées ne sont pas toutes âgées. Si certaines améliorations techniques ou réglementaires peuvent être bénéfiques à l'ensemble, les plus âgés ont cette complexité d'attendre que la ville soit faite



pour tous, eux y compris, en souhaitant des attentions en lien avec les âges. C'est pourquoi il est nécessaire de réfléchir et de proposer des offres de mobilité complémentaires les unes des autres afin de construire une représentation positive de la mobilité (voir ce qui est possible et qui donne envie).

Dans cette société en évolution technologique, l'attention à la prise en main de la dématérialisation est à appréhender avec subtilité. Un accompagnement est à penser face aux évolutions technologiques (billetteries, plans...). Faciliter l'information favorise également sans nul doute l'accès aux modes de transport des aînés.

L'enjeu de cette mobilité pour les aînés est à entrevoir dans un territoire à redéfinir. Quelle diversité d'usage existe dans la rue, le quartier, la ville ou le village et au-delà ? Quel lieu de mobilité est nécessaire, voire essentiel aux aînés ? C'est en œuvrant à travers des réponses dans une dynamique participative que la démarche VADA trouvera son sens et des réponses, en osant des espaces favorables au vieillissement.

Pierre-Olivier Lefebvre,
Délégué Général
du Réseau Francophone
des Villes Amies des Aînés



Notre temps,

Avec plus de 4,5 millions de lecteurs chaque mois, le magazine Notre Temps, et sa plate-forme digitale www.notretemps.com est le plus grand lieu de rassemblement et d'information des retraités de France.

Fondée il y a bientôt 50 ans de cela, Notre Temps est LA marque de référence pour une information indépendante, vérifiée et proche de ses lecteurs dans leur projet de vie à la retraite.

Notre Temps se veut aussi et avant tout un projet citoyen, toujours à l'écoute de toutes les innovations dans le domaine de l'intergénération et du mieux vivre au quotidien, et en particulier dans la commune. C'est dans cet esprit que s'est noué un partenariat étroit entre Notre Temps et le Réseau Villes Amies des Aînés, afin d'encourager, soutenir et informer sur toute la dynamique dans les communes autour de cette vaste thématique qui concerne une population de plus en plus large, et

de plus en plus demandeuse de solutions innovantes.

Nous sommes fiers de faire partie de ce projet, français mais aussi mondial, qui entraînera bientôt un très grand nombre de communes dans l'Hexagone.

Vous pouvez compter sur nous pour se faire l'écho de votre dynamisme !

Carole Renucci
Directrice de Notre Temps

www.notretemps.com



AG2R LA MONDIALE IMPLIQUÉ AUPRÈS DES AÎNÉS

Gestionnaire de la retraite complémentaire de plus de 4 millions de retraités, AG2R LA MONDIALE est fortement engagé dans la protection sociale des aînés et la promotion du « *bien vieillir* ». Ainsi, chaque année, dans le cadre de son engagement social, il initie plusieurs centaines de projets, en partenariat avec des acteurs locaux : start-up, PME, associations, services de l'État, et bien sûr, les collectivités locales.

Car l'une des forces d'AG2R LA MONDIALE, c'est son ancrage territorial : en effet, ses équipes sociales régionales sont présentes sur l'ensemble du territoire national, ce qui lui permet une grande proximité avec ses retraités, ses assurés et ses

partenaires. Il expérimente des projets, localement, avec des assurés et des structures de terrain, puis adapte et déploie à grande échelle les solutions susceptibles d'avoir le plus d'impact dans la vie des aînés et de leurs aidants.

C'est pourquoi AG2R LA MONDIALE est devenu partenaire du Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés en 2015, avec la ferme intention de renforcer la collaboration avec ses membres, pour le plus grand bénéfice de ses aînés !

À PROPOS D'AG2R LA MONDIALE

AG2R LA MONDIALE, 1^{er} groupe d'assurance de protection sociale et patrimoniale en France, propose une gamme complète de produits et de services en

retraite, épargne, prévoyance et santé. Acteur de référence en assurance de la personne présent sur tous les territoires, le groupe assure les particuliers, les entreprises et les branches, pour protéger la santé, sécuriser le patrimoine et les revenus, prémunir contre les accidents de la vie et préparer la retraite. Société de personnes à gouvernance paritaire et mutualiste, AG2R LA MONDIALE cultive un modèle de protection sociale unique qui conjugue étroitement rentabilité et solidarité, performance et engagement social. Le groupe consacre chaque année plus de 100 millions d'euros pour aider les personnes fragilisées et soutenir des initiatives individuelles et collectives.

www.ag2rlamondiale.fr

SOMMAIRE

- p. 2 Édito - Pierre-Olivier Lefebvre
- p. 4 Les partenaires des Essentiels Amis des Aînés
(Notre Temps ; AG2R LA MONDIALE)
- P. 6 PARTIE I : LE POINT DE VUE DES CHERCHEURS**
- p. 6 Les multiples dimensions de la mobilité spatiale des personnes âgées - Mickaël Blanchet
- p. 8 Panorama des limitations de mobilité et des difficultés de déplacements des personnes âgées en France - Virginie Dejoux
- p. 10 Comment prendre en compte l'évolution de la mobilité locale des retraités confrontés à des difficultés - Célia Broussard
- p. 12 Mobilité, transport et vieillissement : appréhender les enjeux et les besoins pour agir au niveau local - Aline Alauzet
- p. 14 Adapter le territoire aux besoins de mobilité des plus âgés : clés de réflexion - Angélique Giacomini
- p. 17 Les territoires de vie au grand âge, de l'ultra-mobilité à la déprise - Brigitte Nader
- p. 20 L'envie de marcher à tout âge : perspectives internationales - Sonia Lavadinho
- p. 22 Mobilité, sécurité et besoins spécifiques des personnes âgées : vers des villes plus « *capacitantes* » - Florence Huguenin-Richard
- p. 24 Les âges de la conduite. Les effets de l'âge et de la cohorte sur la mobilité automobile en France depuis les années 1970. - Yoann Demoli
- p. 26 Vieillesse et mémoire spatiale : quelles conséquences sur la conduite automobile ? - Ségolène Lithfous
- p. 28 PARTIE II : DES ORGANISMES ENGAGÉS POUR FAVORISER LA MOBILITÉ DES AÎNÉS**
- p. 28 Faciliter la mobilité à tous les âges : un engagement majeur - Brigitte Thorin (Délégation ministérielle à l'accessibilité)
- p. 30 Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public - Amélie Goepp et Nicolas Merle (Cerema)
- p. 32 La rue pour tous, pour toutes les générations et de multiples usages - Anne Faure (Rue de l'Avenir)
- p. 34 Quels leviers pour favoriser le report modal des populations seniors ? Exemple des formations mobilité adaptée, réalisées par le CEREMH - Pierre-Antoine Leyrat et Faustine Coulmier (CEREMH)
- p. 36 Le vélo, c'est toute la vie ! L'autonomie, la mobilité et santé des seniors. - Véronique Michaud (Club des villes et territoires cyclables)
- p. 38 « *Marcher, c'est le pied !* » : un écho du sondage IPSOS réalisé par Notre Temps, la CNAV et le Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés - Jean-Christophe Martineau, Florence Monteil et Marie Auffret-Pericone (Notre Temps)
- p. 40 Transformons les mobilités des aînés - Pierre Taillant (ADEME / Laboratoire de la mobilité inclusive) et Gabriel Plassat (Fabrique des mobilités)
- p. 42 Valoriser les réalisations en faveur de l'accessibilité et faciliter la mobilité autonome de tous : l'engagement de Picto Access - Caroline Fraenkel (Picto Access)
- p. 44 Sortir Plus - Agirc-Arrco
- p. 45 Seniors au volant ! - Emilie Massardier (Maison commune de Lons-le-Saunier)
- p. 46 Un accompagnement individuel pour faciliter la mobilité à tous les âges - Wimooov
- p. 48 Prévenir le suicide des personnes âgées en favorisant leur mobilité - Vincent Lapiere (CPS Paris)
- p. 50 La place d'un gérontopôle dans l'étude de l'impact de l'avancée en âge sur la mobilité et la qualité de vie - Valérie Bernat, Vincent Ould-Aoudia et Gilles Berrut (Gérontopôle des Pays de la Loire)
- p. 52 La sécurité, prérequis de la mobilité des seniors - Pilar De La Torre et Tatiana Morales (EFUS)
- p. 55 PARTIE III : LES VILLES AMIES DES AÎNÉS S'ENGAGENT POUR LA MOBILITÉ DES PLUS ÂGÉS**
- p. 55 La prise en compte de la mobilité des plus âgés à Laval (53) - Espace Seniors / Ville de Laval
- p. 56 Faciliter la mobilité et les déplacements des aînés rennais - Ville de Rennes
- p. 57 A Pro Senectute Vaud : les liens sociaux par la mobilité - René Goy (Pro Senectute Vaud)
- Partages d'expérience**
- p. 58 À petits pas dans mon quartier - Ville de Lyon
- p. 60 Diviapouce - Dijon métropole
- p. 62 Mobil'ainés® - Association Prendre soin du lien (Bordeaux)
- p. 64 Pédagogie de la mobilité - SNCF TER Bretagne (Rennes)
- p. 65 Transport solidaire - Saumur
- p. 66 Mobival : un service de transport accompagné - Valentigney
- p. 67 Une navette au service des seniors - Saint-Germain au Mont d'Or
- p. 68 Seniors, à nous de vous faire préférer le tram ! - Valenciennes
- p. 69 Ateliers mobilité : avoir ensemble les bons réflexes pour voyager - Angers
- p. 70 La mobilité au cœur de la Semaine Bleue - Betton
- p. 71 Seniors au volant : conduire le plus longtemps possible en toute sécurité - Chartres de Bretagne
- p. 72 Se déplacer à tout âge ! - Besançon
- p. 73 PARTIE IV : L'ASSOCIATION**
- p. 73 Présentation du Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés
- p. 75 Annuaire des Sites Internet

Les multiples dimensions de la **mobilité spatiale** des personnes âgées

Fort de 12,5 millions de personnes âgées de 65 ans ou plus en 2016 et dans un contexte de gérontocroissance et de diversification des manières de vivre sa vieillesse, le vieillissement de la population interroge de manière inédite les politiques publiques sur leurs capacités à intégrer les personnes âgées.

Dans ce cadre, les politiques de la vieillesse se sont longtemps focalisées sur les enjeux médicaux, médico-sociaux et sur les perspectives d'emplois qu'offraient ces enjeux. Si ces approches demeurent, elles sont depuis quelques années complétées par une appréhension plus fine et plus qualitative des besoins des personnes âgées. La mobilité spatiale des personnes âgées révèle des capacités autant que des difficultés et apparaît comme un outil d'intégration sociale. Cette mobilité spatiale atypique mérite d'être abordée selon plusieurs dimensions.

DES POLITIQUES DE LA VIEILLESSE PLUS SENSIBLES À LA MOBILITÉ SPATIALE DES PERSONNES ÂGÉES

Faits communément admis, le vieillissement de la population et la gérontocroissance restent pourtant des réalités contemporaines et inédites dans l'histoire. Les premières politiques de la vieillesse naissent après-guerre pour répondre au transfert progressif des problématiques gérontologiques de la sphère familiale à la collectivité. Le rapport Laroque de 1962 acte cette naissance avec pour souci de lutter contre les situations de pauvreté, de favoriser l'intégration des personnes âgées, leur participation et leur citoyenneté sans non plus s'attarder sur leur mobilité. Ces politiques seront doublées à partir des années 1970 d'une approche davantage biomédi-

cale des enjeux du vieillissement. Focalisée sur la diminution des capacités physiologiques, l'approche de la dépendance sera conjuguée des années 1980 aux années 2000 à une approche territoriale de l'action gérontologique et à des politiques de l'emploi. En dépit de réelles avancées et de réponses adaptées (on pensera ici aux efforts d'équipement, à l'allocation personnalisée autonomie, à la personnalisation des réponses, aux actions en faveur de la citoyenneté des personnes âgées...), ces politiques aborderont dans les textes la mobilité des personnes âgées sous l'angle de l'accessibilité et de leur parcours des dans les sous-systèmes de prise en charge.

La loi d'adaptation de la société au vieillissement du 28 décembre 2015 s'est fixée pour objectif de combattre les représentations péjoratives de la vieillesse, par la réactualisation et la réaffirmation des outils et des démarches de citoyenneté (création des Conseils Départementaux de la Citoyenneté et de l'Autonomie). L'idée est alors d'affirmer les multiples contributions des personnes âgées et de ré-interroger, à l'instar du rapport Laroque de 1962 sur la place des personnes âgées dans la société. L'intégration des problématiques du vieillissement dans différents documents d'urbanisme ainsi que les actions développées dans le cadre de la conférence des financeurs viendront formaliser ces avancées. Dans ce contexte, la mobilité spatiale y est appréhendée comme un levier de prévention mais aussi comme un outil permettant de développer l'intégration et la

participation sociale des personnes âgées. Si une telle perspective ne peut faire que consensus, elle mérite, afin de préparer l'action, d'être remise en perspective selon quatre entrées d'analyse : selon les capacités des personnes âgées, selon l'échelle spatiale des pratiques de mobilité, selon les motifs de déplacements et selon son caractère matériel.

LES QUATRE DIMENSIONS DE LA MOBILITÉ SPATIALE DES PERSONNES ÂGÉES

L'une des premières conditions à la mobilité spatiale, quel que soit le motif, réside dans **les capacités des personnes âgées** à se mouvoir. Ces capacités peuvent être économiques, physiologiques, spatiales (moyens de transports locaux) mais aussi sociales (représentations). Les recherches et les études sur la mobilité des personnes âgées nous montrent que la mobilité quotidienne des personnes âgées présente plusieurs spécificités qui la distingue de celle du reste de la population (tableau 1 et graphique 1). Moins axée sur la voiture, la mobilité quotidienne des aînés est plus forte quand les autres catégories d'âge sont immobiles. Enfin, elle décline et se contracte spatialement après 80 ans, notamment sous l'effet de l'érosion des capacités physiologiques et du tissu relationnel (veuvage, disparition des pairs).

Cette contraction n'est pas forcément synonyme de repli. Elle peut être le théâtre de stratégies d'adaptation, du réinvestissement d'anciens espaces (le domicile, le

Mickaël Blanchet,
Docteur en géographie sociale

Tableau 1

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ET IMMOBILITÉ SPATIALE SELON L'ÂGE

	Nombre de déplacements quotidiens	Part des personnes immobiles un jour donné (en %)
35-45 ans	5.4	4
45-55 ans	4.5	6
55-65 ans	4.1	14
65-75 ans	3.3	18
75-85 ans	2.2	31
85 ans et plus	1.6	46

Enquête nationale transports et déplacements (ENTD - 2008)

Graphique 1

DISTANCE MOYENNE QUOTIDIENNE PARCOURUE TOUS DÉPLACEMENTS CONFONDUS

	0 à 2 km	plus de 10 km
Ensemble de la population	34	25,7
55 à 65 ans	31	28,1
65 à 75 ans	40	18,9
75 ans et plus	47	13,6

Enquête nationale transports et déplacements (ENTD - 2008)

quartier...) ou d'un renforcement de la qualité des relations sociales (même si ces dernières sont moins nombreuses et moins fréquentes).

L'échelle spatiale mérite également attention dans l'appréhension de la mobilité spatiale des aînés. En effet, les pratiques de mobilité des personnes âgées, autant que les échelles géographiques sur lesquelles elles s'accomplissent, s'étendent et se diversifient. Par exemple, l'échelle spatiale nous permet de constater que la partie moins autonome de la population âgée est souvent confinée à la chambre où elle est accompagnée et que, dans le même temps, les seniors se déplacent de plus en plus sur longues distances à des fins touristiques et/ou résidentielles. Ces deux extrêmes nous rappellent qu'il existe une multitude de pratiques et d'échelles de mobilité entre les deux pôles. Cependant, l'échelle spatiale de ces pratiques de mobilité constitue de plus en plus un marqueur de différenciation entre les personnes âgées, entre celles qui peuvent se mouvoir, où et quand elles le souhaitent, et entre celles qui ne bénéficient que de marges étroites de mobilité. La mobilité désigne le déplacement dans

un espace donné d'un individu, d'un objet. Cette mobilité spatiale repose sur un point de départ, un point d'arrivée, et entre les deux, sur les contraintes et les possibilités de l'espace dans l'optique de cette mobilité. Sous la houlette de géographes, la loi d'adaptation de la société au vieillissement de 2015 a clairement pointé la nécessité d'adapter les territoires à la réduction des capacités physiologiques des personnes âgées. L'adaptation des logements, la mise en place de bancs, de toilettes publiques entretenues et de transports en commun adaptés constituent des moyens de gommer les aspérités physiques de l'espace local. Cependant, en dépit de leurs forces, ces aménagements ne suffisent pas dans la mesure où **la mobilité est une question de stimulation, de motifs**. Sur ce point, les déplacements des personnes âgées sont davantage centrés sur la santé, les démarches administratives, les loisirs, les promenades et les achats que le reste de la population où les motifs professionnels et scolaires prédominent. Pour les retraités, on constate que la part de l'accompagnement et des visites dans les motifs de déplacements diminue avec l'âge. En revanche, celle des promenades et liée à la santé se maintiennent au même niveau

et, surtout, celle liée aux achats progresse ostensiblement après 80 ans. Dès lors, se poser la question de l'adaptation de l'espace local aux personnes âgées nécessite de resituer les déplacements des personnes âgées selon l'agencement de l'espace local. L'étalement urbain, notamment des commerces (premier motif de déplacement avec l'âge) et, par ricochet, le désinvestissement commercial des centralités où sont surreprésentées les personnes âgées nous montre que cette vision ne prime pas. Celle-ci interroge sur les risques d'isolement induits notamment lorsque les déplacements motorisés (individuels ou collectifs) ne sont plus possibles.

Enfin, la mobilité spatiale revêt une **dimension physique et matérielle**. Si cette dimension prévaut, elle est de plus en plus remise en question par le développement des nouvelles technologies. L'immersion de ces dernières dans les pratiques de vie nous montre qu'elles contribuent, sous une nouvelle forme, au maintien voire au développement de nouvelles fenêtres sociales pour les personnes âgées. Le développement de la télémédecine ou des messageries constitue, dans ce sens, des leviers d'accessibilité et de sociabilité. Néanmoins, l'un des écueils en la matière consisterait à faire de ces nouvelles technologies un réflexe aux problématiques d'accessibilité et de moindre mobilité des aînés. En effet, la mobilité reste doublée d'un enjeu de reconnaissance spatiale mais aussi sociale. Or, la reconnaissance physique, par les sens, reste indépassable, notamment à mesure que les déplacements et les contacts humains des personnes âgées s'amenuisent.

Pour conclure, si la diminution des capacités physiologiques avec l'âge constitue le principal argument pour appréhender l'évolution de la mobilité des personnes âgées, il demeure essentiel de la resituer selon sa dimension capacitaire, sa dimension spatiale, ses motifs et selon sa dimension matérielle et physique. Dans cette perspective, cette quadruple entrée nous permet, à travers l'angle de la mobilité, de saisir le degré d'inclusion locale des personnes âgées et de voir dans quelle mesure l'espace local constitue un facteur d'inclusion ou d'exclusion des aînés. <

Panorama des **limitations de mobilité** et des difficultés de déplacements des personnes âgées en France

La mobilité est un élément clé de la vie quotidienne des individus et un des premiers maillons dans la quête d'autonomie. Les difficultés à se déplacer, entraînant la sédentarité ou une mobilité réduite, peuvent en effet constituer un frein à la participation et à l'insertion sociale et faire ainsi apparaître des inégalités. Cet aspect, central pour les personnes âgées, est important à prendre en compte dans un contexte de vieillissement de la population que connaissent la plupart des pays aujourd'hui. Cet article se concentre donc sur l'analyse des incapacités de déplacements des personnes âgées et les conséquences que cela entraîne sur leur mobilité quotidienne.

Pour appréhender ces tendances, nous nous sommes basés sur deux enquêtes nationales réalisées par l'INSEE en France : l'enquête Handicap-Santé de 2007-08 et l'enquête nationale sur les transports et les déplacements de 2007-08 (encadré 1).



Virginie Dejou,

Maître de conférences en démographie, département de sociologie, université de Bourgogne
Centre Georges Chevrier

UMR CNRS 7366

Chercheuse associée à l'Institut de démographie de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (IDUP)

1. LES INCAPACITÉS QUI TOUCHENT LES PERSONNES ÂGÉES EN TERMES DE DÉPLACEMENTS

Pour contrer la mobilité réduite, qui comme nous l'avons dit, peut constituer un frein à la participation sociale des personnes, la France a voté la loi (n°2005-102) du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, qui indique que l'ensemble de la chaîne du déplacement (c'est-à-dire depuis le domicile jusqu'au lieu d'activité, en passant par l'espace public, les différents modes de déplacements et leur intermodalité) doit être organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Or, une part encore importante de personnes âgées déclare rencontrer des difficultés lors de leurs

déplacements : 4,5% des personnes âgées de 65 à 74 ans et 20,5 % de celles âgées de 75 ans et plus.

Chronologiquement, lors d'un déplacement, la première des difficultés rencontrées se situe lors de la sortie du domicile : comment prétendre effectuer un déplacement aisément si l'on rencontre des difficultés pour sortir de son logement. Or, cette difficulté concerne environ 750 000 personnes âgées de 65 ans et plus (dont plus de 13 % des personnes âgées de 75 ans et plus). De plus, la mobilité étant l'acte de se déplacer fait appel dans un premier temps à des capacités motrices.

Or, comme le montre le tableau 1, les personnes âgées et tout particulièrement au-delà de 75 ans, sont nombreuses à rencontrer des difficultés dans les activités faisant appel à des capacités motrices : ainsi, plus du quart des personnes âgées de 75 ans et plus rencontrent de grosses difficultés (voire ne peuvent pas du tout) marcher 500 mètres ou monter et descendre un étage d'escalier. Ces difficultés motrices doivent donc être connues pour être prises en compte dans l'aménagement de la chaîne du déplacement. Les urbanistes, les architectes, les services de transports..., lors de l'aménagement des différents espaces publics, pensent dans un premier temps aux capacités motrices des personnes, et depuis quelques années, à leurs capacités visuelles et auditives. Toutefois, il ne faut pas oublier que les déplacements font également appel à des capacités mentales et cognitives. Prenons un exemple : d'après l'enquête Handicap-Santé, près

ENCADRÉ 1 : MÉTHODOLOGIE

L'enquête Handicap-Santé volet ménage (Bouvier, 2011, INSEE, 2008)

L'enquête Handicap-Santé a été réalisée par l'INSEE et la Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques (DREES). Le champ géographique de l'enquête est celui de la France métropolitaine et des départements d'outre-mer. La collecte de l'enquête HSM est réalisée en face-à-face par des enquêteurs, auprès de 39 000 personnes. La collecte de l'enquête Handicap-Santé s'est déroulée entre le 31 mars 2008 et le 19 juillet 2008. Le questionnaire aborde successivement les questions de santé, de repérage de handicaps éventuels, de participation sociale et d'environnement.

L'enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements (Armoogum et al. 2007, INSEE, 2007)

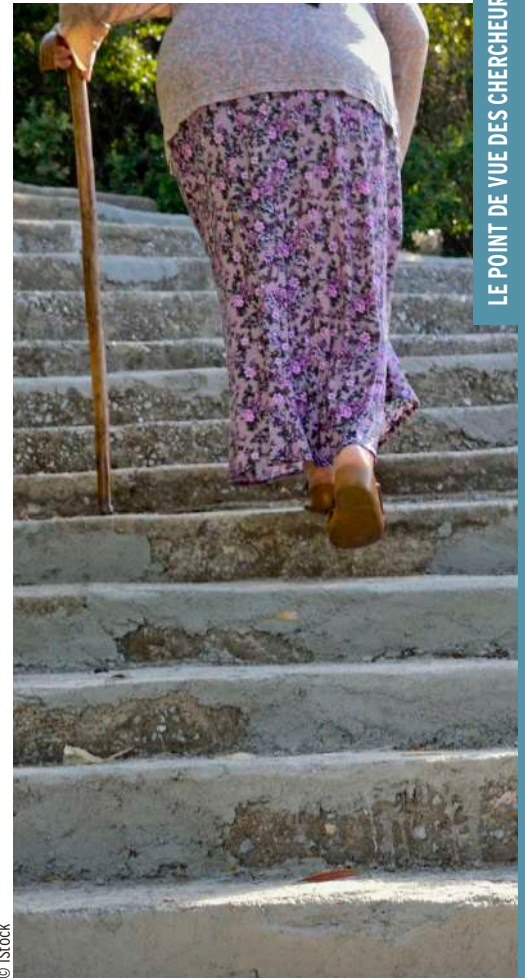
L'enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements (ENTD) a été conduite en 2007 et 2008 par le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et l'INSEE. La collecte de l'édition 2007-2008 s'est déroulée en six vagues d'environ huit semaines chacune (afin de prendre en compte les effets de saisonnalité qui interviennent aussi dans les transports) entre le 30 avril 2007 et le 27 avril 2008, réalisée par des enquêteurs en face-à-face. Environ 20 000 ménages, soit près de 45 000 individus ont répondu à l'enquête.

Tableau 1

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES PERSONNES ÂGÉES DANS LA RÉALISATION DE TROIS ACTIVITÉS (EN %)

	Niveaux de difficulté	65 à 74 ans	75 ans et plus
Marcher 500 mètres	Oui, sans difficulté	86,8	59,7
	Oui, avec quelques difficultés	5,8	13,2
	Oui, avec beaucoup de difficultés	3,1	8,5
	Non, je ne peux pas du tout	4,4	18,6
Monter et descendre un étage d'escaliers sans aide	Oui, sans difficulté	79,3	49,7
	Oui, avec quelques difficultés	11,3	20,6
	Oui, avec beaucoup de difficultés	4,5	12,0
	Non, je ne peux pas du tout	4,9	17,7
Prendre un objet avec les mains	Oui, sans difficulté	95,0	89,7
	Oui, avec quelques difficultés	3,1	5,9
	Oui, avec beaucoup de difficultés	1,3	2,4
	Non, je ne peux pas du tout	0,6	2,0

Source : enquête Handicap-Santé - volet Ménages (2008), INSEE-DREES



© iStock

de 500 000 personnes âgées de 65 ans et plus rencontrent des difficultés pour trouver leur chemin. D'après les préconisations issues d'un projet de recherche « *La mobilité des personnes en situation de handicap. Approfondissement des connaissances et prospectives d'évolution* » (Lamy et al., 2014), penser et aménager l'espace public pour réduire ces difficultés serait d'une part bénéfique à l'ensemble de la population - qui ne s'est pas perdu un jour en arrivant dans une nouvelle ville ?- et d'autre part, peu coûteux en argent et en aménagement.

2. LES TENDANCES DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES PERSONNES ÂGÉES

En décrivant tous les déplacements, quel que soient le motif, la longueur, la durée, les modes de transport, la période de l'année ou le moment de la journée, l'enquête nationale sur les transports et les déplacements nous permet de caractériser les déplacements des personnes âgées.

Le premier constat qui peut être fait est qu'après avoir atteint un maximum entre 35 et 44 ans (3,9 déplacements par jour et par personne), le nombre moyen de déplacements quotidiens diminue avec l'âge jusqu'à 1,6 déplacement par jour et par personne en moyenne chez les personnes âgées de 75 ans et plus.

Concernant la distance parcourue par déplacement, alors que celle-ci stagne aux environs de 9 km par déplacement entre 25 et 64 ans, elle diminue fortement chez les personnes âgées, pour atteindre 5 km par déplacement après 75 ans. Une des raisons principales expliquant ce changement est la suppression des déplacements pour le travail en raison du passage à la retraite. Ainsi, ces résultats nous permettent de constater que les personnes âgées se déplacent moins, moins loin et moins longtemps que les plus jeunes, et surtout que ces personnes rencontrent des difficultés de déplacement tout au long de la chaîne du déplacement. <

Tableau 2

CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES ÂGÉES

	65 à 74 ans	75 ans ou plus
Population concernée (en milliers)	5199	4394
Nombre de déplacements par personne	2,5	1,6
Distance moyenne par déplacement (en km)	6,7	5,0
Temps moyen par déplacement (en mn)	18,4	17,7

Source : SOeS - Inrets - INSEE, enquête nationale transport et déplacements 2008

BIBLIOGRAPHIE

Armoogum, J; Hubert, J-P; Bonnel, P; Madre, J-L (2007). Préparer la prochaine enquête nationale transport avec un regard international. INRETS, DRAST. p. 123.
 Bouvier G., (2011) L'enquête Handicap-Santé. Présentation Générale, Documents de travail n°F1109, DSDS, INSEE, 2011.
 INSEE (2007). Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008. Instruction de collecte pour l'enquêteur. INSEE. p. 60.

INSEE, (2008) Handicap-Santé. Volet Ménages. Enquête 2008.
 Lamy, M (dir.) (2014) La mobilité des personnes en situation de handicap. Approfondissement des connaissances et prospectives d'évolution. Subvention 10-DGITM-PREDITG03-1-CVS-063 n° 2100168765, 182p.

Comment prendre en compte l'évolution de la mobilité locale des retraités confrontés à des difficultés

Le parcours de vie et la mobilité sont des éléments qui participent à la gouvernance de l'existence. La mobilité géographique se définit par le triptyque « *déplacement, espace, temps* ». Bien qu'elle puisse être virtuelle, la mobilité s'inscrit dans un temps donné et sur un espace précis. Elle est également un acte éminemment social par lequel l'individu délimite les contours de son environnement social.

La mobilité dite locale concerne l'ensemble des déplacements matériels et immatériels réalisés régulièrement par l'individu et qui lui permettent de tisser des relations sociales sur un environnement connu et régulièrement pratiqué. L'individu prend ainsi connaissance de l'environnement qu'il occupe suivant divers facteurs : sa position dans le cycle de vie, ses moyens financiers, sa situation familiale, ses possibilités et connaissances sur les modes de déplacement.

La pratique de la mobilité locale connaît de nombreux changements et ajustements durant la retraite : tout d'abord, la fin des déplacements domicile-travail, la raréfaction des obligations familiales et l'apparition de difficultés (fatigue, crainte des chutes, problèmes de santé) font que la mobilité locale peut se faire plus rare et la pratique du territoire plus exceptionnelle. Le texte qui suit a pour ambition de présenter quelques orientations à destination des collectivités. Ces orientations concernent l'ensemble de leurs acteurs et pas uniquement ceux liés aux politiques du vieillissement.

Ces orientations s'appuient sur un corpus de cinquante entretiens menés en 2016 et 2017 auprès de trente-deux personnes, dans le cadre d'une thèse portant sur l'étude de la mobilité locale des retraités. Parmi les retraités rencontrés, vingt-trois sont béné-

ficiaires d'un plan d'action personnalisé PAP de la Cnav¹. Le reste de l'échantillon concerne des personnes appartenant aux mêmes générations, vivant sur les mêmes communes et connaissant elles aussi des difficultés. La moyenne d'âge de l'échantillon est de 78 ans. L'échantillon est composé de personnes ayant connu peu de mobilités (que ce soit dans le cadre personnel ou professionnel) et avec un ancrage résidentiel important : une majorité de personnes vivent depuis plus de vingt ans dans le même domicile. À partir de l'expérience des personnes rencontrées, quatre orientations sont proposées ici : la remise en cause de l'instauration des transports à la demande à destination des retraités ; l'importance de la confiance dans l'environnement physique et social pour la réalisation de la mobilité ; l'insertion des modes de vie des retraités dans le fonctionnement global des collectivités ; et enfin la question de la mobilité résidentielle comme solution à une mobilité locale. L'ensemble de ces orientations a pour objectif de faciliter la mobilité locale et les modes de vie des retraités.

LE TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD), UNE SOLUTION À (RE)METTRE EN PERSPECTIVE

Des systèmes de transport à la demande ont été mis en place dans l'ensemble des territoires étudiés. Ces derniers prennent des formes différentes, mais ont tous le même objectif : permettre aux retraités, et plus spécifiquement aux retraités ayant des difficultés, de se déplacer plus aisément, sur la commune, voire sur le département. Les entretiens réalisés montrent que les personnes n'utilisent pas les lignes de trans-

ports existantes, pour diverses raisons. Ces raisons pouvant être rassemblées autour de trois arguments. On constate tout d'abord un réel défaut d'information des populations retraitées sur les possibilités de transport à la demande. Il existe également un autre frein, plus important : celui de l'habitude. En effet, il est parfois difficile de prendre de nouvelles habitudes, surtout pour un public éprouvant des difficultés dans ses déplacements. Les personnes interrogées n'ont pas forcément eu la pratique des transports en commun durant leur parcours de vie (par exemple, elles n'ont parfois jamais eu la routine d'attendre à un arrêt de bus). Il en va de même pour les TAD avec chauffeur. Parfois, l'idée d'avoir affaire à une personne étrangère, dans un véhicule inconnu, est un obstacle à l'utilisation de ce type de services. Enfin, les personnes peuvent avoir une mauvaise image des transports à la demande exclusivement mis en place pour les retraités : elles n'apprécient pas toujours d'utiliser un transport réservé à cette population, et donc fortement connoté pour elles.

Au-delà du besoin d'information de l'existence d'une ligne de TAD auprès des retraités, il faudrait que ces lignes soient ouvertes à une plus large partie de la population, comme c'est le cas dans certaines communes où les transports à la demande sont coordonnés au transport scolaire. Les retraités ne sont alors plus les seuls utilisateurs et usagers de ce type de transport, ce qui peut jouer positivement sur les représentations que ces personnes peuvent se faire de leur propre vieillissement.

La mise en place d'une ligne de TAD doit aussi être mise en place en perspective des animations, de la vie de la collectivité : les

Célia Broussard,
Doctorante - Université du Havre, Cnav

1. La Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse offre la possibilité aux retraités de disposer d'un accompagnement dans leur quotidien à travers un plan d'action personnalisé (PAP). Ils sont mis en place pour des personnes encore indépendantes, mais ayant quelques difficultés pour réaliser certains gestes de la vie quotidienne (fatigue, difficultés physiques).

points de desserte doivent être pertinents pour les retraités. Pour ceux-ci, comme pour le reste de la population, la mobilité locale ne se réalise jamais sans objectif. Il est alors nécessaire de veiller à ce que les lignes de TAD suivent le rythme de certaines activités (comme par exemple les jours de marché d'un village).

LA CONFIANCE EN SES CAPACITÉS ET EN AUTRUI, CLÉ DE LA MOBILITÉ LOCALE DES RETRAITÉS AYANT DES DIFFICULTÉS

Certaines personnes rencontrées ne se déplacent plus seules à l'extérieur de leur logement. Dans l'ensemble des cas, les retraités font appel à des personnes de confiance pour leurs déplacements extérieurs. Ce rôle d'aidant peut être tenu aussi bien par un membre de la famille que par un professionnel (c'était notamment le cas pour les personnes bénéficiaires d'un PAP, les aides à domicile pouvant les aider pour les sorties). La planification est plus lourde : le déplacement se réalise si l'aide est disponible et si les capacités de la personne aidée le permettent. Les déplacements sont plus contraints. De plus, la planification des déplacements prend plus de temps et nécessite parfois des négociations, des arrangements qui ne sont réalisables qu'avec des personnes connaissant bien le mode de vie des retraités.

Sur l'ensemble des entretiens, l'aide à la mobilité provient d'une personne de confiance. Lorsque cette aide vient d'un professionnel, il s'agit toujours d'une aide à domicile qui intervient depuis de nombreuses années, de sorte que le retraité parvient à tisser un lien de confiance avec le professionnel. Les négociations pour l'organisation de la mobilité locale se font de façon plus naturelle.

Il semble nécessaire de mettre les retraités toujours en lien avec les mêmes professionnels, surtout lorsqu'il s'agit d'un besoin d'aide à la mobilité, afin qu'un lien de confiance puisse se tisser.

INCLURE LES PERSONNES ÂGÉES DANS LA COLLECTIVITÉ À TRAVERS L'ENVIRONNEMENT, SUPPORT DE LA MOBILITÉ LOCALE

Travailler sur la mobilité des retraités impose de travailler de façon plus large sur l'environnement, sur le cadre de vie et sur l'accessibilité en général et des services en particulier. Ce travail exige de ne pas se restreindre à la seule question du vieillissement, mais de l'inclure dans l'environnement.



© iStock

Au niveau de l'adaptation de l'environnement urbain, il serait plus bénéfique de penser l'aménagement pour la population générale plutôt que pour un seul groupe de personnes. De nombreux aménagements peuvent être réalisés sans être trop coûteux. C'est le cas par exemple pour la sécurisation des trottoirs en travaillant sur le frontage et l'aspect sécuritaire de la ville. Aussi il semble intéressant d'éviter les lieux publics totalement dédiés aux retraités, afin d'éviter à nouveau des représentations négatives. Si les lieux d'accueils communaux (maisons de quartiers ou foyers) ne sont pas uniquement réservés aux retraités, alors les liens intergénérationnels se tisseraient de façon plus aisée à partir de l'aménagement urbain, et non plus à partir d'une activité. Et si l'activité ne peut pas être réalisée par plusieurs âges, la mixité générationnelle aura eu lieu dans le hall d'entrée du bâtiment.

LA MOBILITÉ LOCALE, SOURCE DE MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE

Enfin, la mobilité locale est un élément déterminant dans la vie quotidienne des personnes interrogées. C'est même un critère important au maintien à domicile. Si les personnes interviewées sont ancrées, elles n'en ont pas moins, pour la plupart, des projets de déménagement. Lors de l'entretien, il était demandé si ces personnes imaginaient vieillir dans leur logement. Certaines personnes ont alors expliqué qu'elles seraient éventuellement prêtes à déménager pour suivre un enfant qui va prendre sa retraite ou parce qu'elles pensent que leur environnement ne

pourra plus répondre à leurs besoins. Cette seconde justification apparaît très souvent dans les entretiens réalisés en zone rurale. Par ailleurs, d'autres personnes regrettent de ne pas avoir pu déménager lorsqu'elles étaient de jeunes retraitées : elles expliquent ne plus être en capacité de recréer des relations, un tissu social dans un nouvel environnement, même si leur environnement actuel ne les satisfait plus, elles ne déménageront pas pour autant.

Pour préserver les modes de vie des retraités, il ne faut pas traiter la mobilité locale comme un problème isolé. Il faut prendre en considération l'ensemble de l'environnement.

La prise en compte de la mobilité locale des retraités ayant des difficultés pour se déplacer repose sur la coordination de l'ensemble des politiques de la ville. De façon globale il faudrait penser la problématique de la mobilité des retraités en prenant en compte les aménagements urbains, les créations de lignes de transports ou leurs modifications, ou encore les activités proposées (en essayant d'imaginer les représentations négatives ou positives que les retraités pourraient en avoir). La mobilité locale est une illustration des modes de vie des retraités, elle ne peut donc pas être abordée de façon isolée. Elle doit faire partie d'une réflexion plus large sur la place des retraités dans les collectivités. Ainsi, la mobilité locale peut être un levier d'intégration des retraités dans l'environnement physique et social de la collectivité, uniquement si elle est abordée de façon large. <

Mobilité, transport et vieillissement : appréhender les enjeux et les besoins pour agir au niveau local

LE DÉPLACEMENT : UNE NÉCESSITÉ ET UN DROIT À GARANTIR AU PLUS PRÈS DES BESOINS

Pouvoir se déplacer est un besoin fondamental qui conditionne le développement, l'épanouissement et le maintien en bonne santé de tout individu, quel que soit son âge.

Parce que le déplacement permet d'accéder aux ressources collectives, au travail, à l'éducation, à la santé, aux loisirs, c'est également un droit, énoncé notamment au travers du droit au transport, garanti en France depuis la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 et bientôt élargi pour prendre en compte des objectifs de développement durable, avec la future loi d'orientation des mobilités de 2018. Pour que soient pleinement satisfaits ce besoin et ce droit, il faut que le déplacement soit possible mais aussi réalisable pour tous dans des conditions optimales de confort et de sécurité. Et ceci dépend de l'existence et de la nature des infrastructures, transports et services mais aussi de leur adaptation aux besoins de la population dans sa diversité. Comprendre les besoins en déplacements et leurs déterminants en fonction des caractéristiques individuelles et de l'environnement de vie, identifier les segments de la population pour lesquels ces besoins ne sont pas satisfaits, identifier les sources d'inégalités et les pistes pour les réduire, sont autant d'objectifs auxquels peuvent contribuer les recherches en sciences humaines et sociales menées dans le champ des transports. Si ces recherches s'appuient sur l'analyse des données nationales et les comparaisons internationales pour identifier les enjeux, les tendances, les évolutions et comprendre les spécifi-

cités culturelles, elles doivent nécessairement aborder aussi le niveau local. Dans la suite de ce texte, les résultats portant sur les comportements et les besoins des personnes âgées en termes de déplacement dans la ville s'appuient en partie sur une étude de terrain menée par l'Ifsttar avec la Ville de Bron et son CCAS (voir encadré).

MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES : DES TENDANCES GÉNÉRALES QUI SE CONFIRMENT AU NIVEAU LOCAL

→ *Une baisse de la mobilité avec l'avancée en âge, pas seulement due à l'arrêt du travail*

Même s'il existe des particularités propres à chaque pays, on observe au niveau euro-

péen des tendances générales pour les facteurs qui influencent les comportements de mobilité et les besoins des personnes âgées. Ainsi, il y a une baisse du nombre de déplacements quotidiens avec l'âge, qui s'accroît fortement pour la classe 70-79 ans, qui est charnière en termes de mobilité. L'hypothèse avancée de lien avec l'apparition de problèmes de santé se confirme avec nos données locales : les personnes se déclarant limitées dans leurs activités en raison d'un problème de santé ou de handicap se déplacent nettement moins fréquemment hors de leur domicile que les autres. Et c'est bien à partir de 80 ans que la fréquence des déplacements hors du domicile diminue le plus. Cependant, on voit aussi que c'est

Aline Alauzet,

Ingénieur de recherche en sciences humaines et sociales
Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)

SOURCES DES DONNÉES

- Projet européen CONSOL, 2011-2013. Sources données françaises : INSEE - SoeS - Ifsttar, Enquête Nationale Transport et Déplacements 2007-2008.
- Données locales : Enquête « Brondillants 60+ » 2014-2015 ; Dans le cadre des Rencontres Scientifiques Nationales de Bron, projet de co-construction et de co-diffusion des connaissances sur le thème Ville durable, sociale et citoyenne, l'Ifsttar et la Ville de Bron (Rhône) ont mené une étude centrée sur la mobilité et la participation sociale des habitants de 60 ans et plus. Les données ont été recueillies lors de focus groups menés dans plusieurs quartiers, puis par un questionnaire, envoyé en octobre 2014 à l'ensemble des personnes de la commune âgées de 60 ans et plus, et portant sur : les caractéristiques individuelles, la structure familiale, l'état de santé, le logement, les usages des différents modes de transport, les activités pratiquées hors du domicile (achats, santé, loisirs, sport, bénévolat) et les déplacements associés, la qualité de vie, plus une question ouverte recueillant souhaits et suggestions. Il y a eu 2 785 répondants (taux de retour 37 %), avec une légère surreprésentation des femmes (quelle que soit la tranche d'âge) et des personnes de 80-89 ans (hommes et femmes) ; les 60-69 ans sont sous-représentés (hommes et femmes).

une grande majorité des personnes de 80-84 ans qui se déplacent hors de leur domicile de manière quotidienne, même si cette proportion baisse bien en-dessous des 50 % au-delà de 85 ans.

→ *L'usage de la voiture et la marche à pied dominant, avec des différences femmes / hommes*

Au niveau européen les femmes ont une tendance à une moindre mobilité, mais la différence la plus importante concerne l'usage des modes : les femmes conduisent moins, marchent plus et utilisent plus les transports en commun (TC) que les hommes. Nos données locales confirment ces résultats pour l'usage de la voiture : les femmes conduisent beaucoup moins fréquemment que les hommes et utilisent plus fréquemment la voiture en tant que passagères - la voiture étant le mode dominant pour les hommes ; par ailleurs, les femmes utilisent un petit peu plus souvent le tramway et le bus que les hommes, le métro de manière similaire, et le vélo beaucoup moins ; par contre il n'y a pas de différences entre les femmes et les hommes pour la fréquence de la marche à pied, mais c'est le deuxième mode le plus utilisé pour les hommes (après la voiture) et le premier pour les femmes. Cette importance de la marche à pied pour les personnes âgées est un résultat important, à souligner. Pour la voiture, les données nationales françaises montrent que son usage décroît avec l'âge à partir de 65 ans. Sur nos données locales, la proportion de conducteurs qui conduisent au moins une fois par semaine est stable autour de 90 % jusqu'à 80-84 ans, et elle chute à 60 % à partir de 85 ans ; pour les femmes, cette proportion est de 80 % entre 60 et 69 ans, elle baisse un peu à partir de 70 ans puis plus nettement à partir de 75 ans pour passer en dessous des 50 %. On a clairement là un effet de génération avec le moindre accès au permis pour les femmes qui ont maintenant 75 ans et plus, en lien aussi avec la distribution des rôles dans le couple et son évolution. L'usage de la voiture, que ce soit en tant que conducteur ou passager, reste cependant très élevé, y compris pour les plus âgés. Même si la dépendance à la voiture est aussi liée à la disponibilité des TC, nos données confirment des résultats déjà connus montrant que la voiture est encore parmi les modes utilisés le plus longtemps, même et surtout après l'apparition de difficultés motrices (difficul-

tés les plus courantes liées à l'avancée en âge), puisque celles-ci limitent les possibilités d'usage des TC.

→ *Les personnes âgées ne constituent pas une population homogène*

Nos données locales illustrent un fait important qui a un fort impact sur la mobilité des personnes âgées : leur hétérogénéité, qui n'est pas seulement liée à la tranche d'âge mais aussi à l'état de santé, la catégorie socio-professionnelle, le niveau de revenu et au fait de vivre seul, en couple ou en famille. On observe que ces facteurs ont une grande influence sur le nombre d'activités pratiquées hors du domicile et donc sur la participation sociale. De grandes différences entre catégories de personnes âgées sont ainsi mises en lumière, avec notamment la forte influence de la catégorie socio-professionnelle sur l'état de santé et donc sur la mobilité, indépendamment de l'effet du vieillissement : par exemple entre 60 et 74 ans, les anciens ouvriers sont deux fois plus nombreux que les anciens cadres à déclarer être limités dans les activités qu'ils peuvent faire en raison d'un problème de santé ou d'un handicap, et les écarts entre ces deux groupes restent importants après 75 ans, même s'ils se réduisent. Une autre source d'hétérogénéité du « groupe » des personnes âgées qui a une influence sur leur mobilité est leur lieu de résidence, qui n'est bien sûr pas indépendant de leurs caractéristiques socio-démographiques. L'enjeu est de pouvoir identifier à toutes les échelles géographiques, de celle de la ville à celle de l'intérieur du domicile, quels sont les freins à la mobilité sur lesquels on peut agir.

→ *L'environnement de vie, un facteur déterminant pour les déplacements qui ouvre des possibilités d'action à partir de l'identification des besoins*

Toutes les échelles du lieu de vie doivent être considérées pour comprendre la mobilité. La ville tout d'abord, avec son offre de TC et de services, la nature de sa voirie et son usage, mais aussi le quartier, avec la présence ou non de commerces, de services liés à la santé, de lieux de loisirs. Les difficultés mises en avant par nos répondants pour se déplacer dans la ville sont : les bouchons, le manque de places de stationnement, la présence de feux et la place prise par les lignes de tramway,

le manque de lignes de bus et de correspondances, la distance aux arrêts, le temps d'attente. À l'échelle du quartier, ce sont les trottoirs qui sont le plus cités avec des difficultés liées à leur encombrement (stationnement de voitures par exemple), leur partage avec les vélos ou d'autres modes, leur état d'entretien, la présence de feuilles mortes, le type de revêtement qui peut être glissant, la hauteur et la déclivité qui peuvent être gênantes ; l'insécurité perçue est également évoquée pour certains quartiers : elle engendre des craintes et parfois des trajets rallongés pour éviter certains lieux, ou bien des renoncements ; l'absence ou l'éloignement des commerces est également souligné comme une difficulté. Les caractéristiques du domicile peuvent également engendrer des difficultés pour se déplacer avec par exemple l'absence d'ascenseur dans un immeuble à étages, la présence de marches à franchir pour entrer/sortir du domicile ou bien à l'intérieur - difficulté liée aussi à une distribution non adaptée des pièces.

Ainsi c'est tout un ensemble de facteurs qui concourent à faciliter ou limiter les déplacements. L'enjeu est alors de repérer les combinaisons de facteurs qui sont défavorables parce que sources d'isolement, afin d'identifier les personnes auxquelles il faudrait proposer des solutions adaptées à leurs besoins.

Proposer un apprentissage des TC à ceux qui n'ont jusque-là pratiqué que la voiture et ont encore des capacités fonctionnelles suffisantes, mettre en place une navette pour les endroits non desservis par les TC, ou pour les personnes avec des capacités motrices amoindries, sont des exemples de solutions à proposer pour favoriser la mobilité de certaines personnes âgées. L'accompagnement au déplacement est également une piste intéressante : dans certains pays et pour des lieux mal desservis en TC, il existe par exemple des programmes de conducteurs volontaires qui utilisent leur propre voiture ou celle de la personne âgée pour la conduire à ses rendez-vous. Mais il est également nécessaire de prévenir en amont les difficultés de déplacement, par exemple en promouvant l'activité physique quel que soit l'âge, ou bien en promouvant l'attention à la configuration de son logement et le déménagement dans un logement adapté au vieillissement à un âge où l'on est encore mobile. <

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



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

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

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

tée 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.

Les territoires de vie au grand âge, de l'ultra-mobilité à la déprise

S'investir dans une activité de bénévolat ou bien dans une chorale, participer à une vente de charité, prendre des cours d'informatique, s'engager dans un mouvement politique, la liste est longue tant les activités de nos aînés sont multiples et variées.

Ces engagements bénévoles, politiques, citoyens, créatifs, récréatifs ou sportifs forment la participation sociale¹ au grand âge. Cet investissement se traduit également par des mobilités et des temporalités qui permettent de s'approprier un espace de vie au quotidien. La participation sociale est une forme de pratique spatiale : elle favorise les déplacements en dehors de son domicile, les liens sociaux et permet ainsi des relations spatiales socialisées², au cœur de l'appropriation territoriale. Elle participe de la territorialisation des aînés, de la qualité de vie de leur espace, vécu, perçu et approprié³.

Dans le cadre d'une thèse de doctorat, 100 personnes âgées de 75 à 102 ans et habitant le 14^e arrondissement à Paris ont dessiné le quartier dans lequel ils vivent et se déplacent au quotidien. La représentation mentale de leur espace vécu complète des entretiens semi-directifs centrés sur leurs déplacements et leurs pratiques spatiales : elle permet de mieux saisir comment s'effectue, le plus souvent progressivement, le rétrécissement du territoire de vie et avec lui, l'amointrissement des liens sociaux qui restent le moteur de l'intégration dans la société.

74 % de l'échantillon déclare avoir une activité régulière à l'extérieur de leur domi-



Brigitte Nader,

Professeur de géographie

Classes préparatoires aux grandes écoles au Lycée Marcelin Berthelot (Saint-Maur-des-fossés)

Associée au Lab'URBA de l'Université Paris-Est Créteil

cile. À partir de 85 ans, la participation sociale devient plus aléatoire et les pratiques spatiales se modifient contribuant au rétrécissement du territoire de vie pour les personnes dites « fragilisées »⁴, quel que soit le quartier d'habitation. Ce sont les facteurs socio-économiques et en particulier le niveau d'études qui conditionnent pour beaucoup le type de participation sociale et le degré d'appropriation territoriale. Les activités mais surtout les personnes rencontrées et les échanges donnent un sens à l'existence. Après le décès du conjoint, la participation sociale permet une reconstruction identitaire. Jeanne, 84 ans évoque le soutien qu'elle a trouvé dans l'association « *La Maison Ouverte* » : « *J'y ai trouvé une famille, une écoute, ici je revis* ». Pour d'autres, les activités permettent d'oublier les traitements lourds de certaines maladies : « *Cela nous oblige à sortir !* » L'éloignement d'une activité n'entre pas en considération, bien au contraire, et les 75 ans et plus n'hésitent pas à prendre deux à trois bus pour s'y rendre. En revanche, l'environnement urbain devient discriminant dès qu'une fragilité apparaît comme un deuil, une chute, une maladie : se déplacer devient difficile et le support urbain participe alors au processus du repli sur soi, de déprise. Les métros sans escalator, les bus aux mouvements brutaux, la foule, l'absence de bancs dans les rues, les trous dans la chaussée, l'éloignement des commerces ou des lieux récréatifs deviennent

très vite des obstacles qu'il est difficile, avec l'avancée en âge ou bien des problèmes de santé ponctuels, de franchir : le territoire est alors subi. Le sentiment de sécurité se dégrade, la perception de l'espace environnant devient négative.

Les portraits de Louise, Michèle, Marie et Denise nous permettent de mieux saisir comment s'effectue le rétrécissement du territoire au grand âge et en quoi l'absence de participation sociale peut l'accentuer.

→ **Louise** a 79 ans et est mariée. Propriétaire de son appartement, elle vit dans l'arrondissement depuis 58 ans. Cette ancienne couturière est très attachée à son quartier. « *J'y ai trouvé ce que je recherchais, toutes les activités auxquelles je tiens.* » Elle le représente sous forme d'organigramme. Elle y inscrit les lieux qu'elle côtoie toujours associés à ses activités, en particulier la danse de salon qu'elle partage avec son mari. La danse est indiquée quatre fois dans quatre lieux différents répartis sur trois arrondissements. Chaque mercredi, elle se rend en banlieue en transport en commun pour rencontrer ses petits-enfants. La carte de ses pratiques spatiales s'étend sur l'ensemble de la rive gauche de Paris en y associant quelques communes limitrophes : ses liens familiaux et sa participation sociale contribuent à une solide appropriation territoriale. L'environnement urbain est alors perçu comme un support facilitant son intégration.

1. Marc-André Delisle, la participation sociale des aînés, apports à la collectivité et bien-être individuel, consultable : http://classiques.uqac.ca/contemporains/delisle_marc_andre/participation_sociale_aines/participation_sociale_aines.html

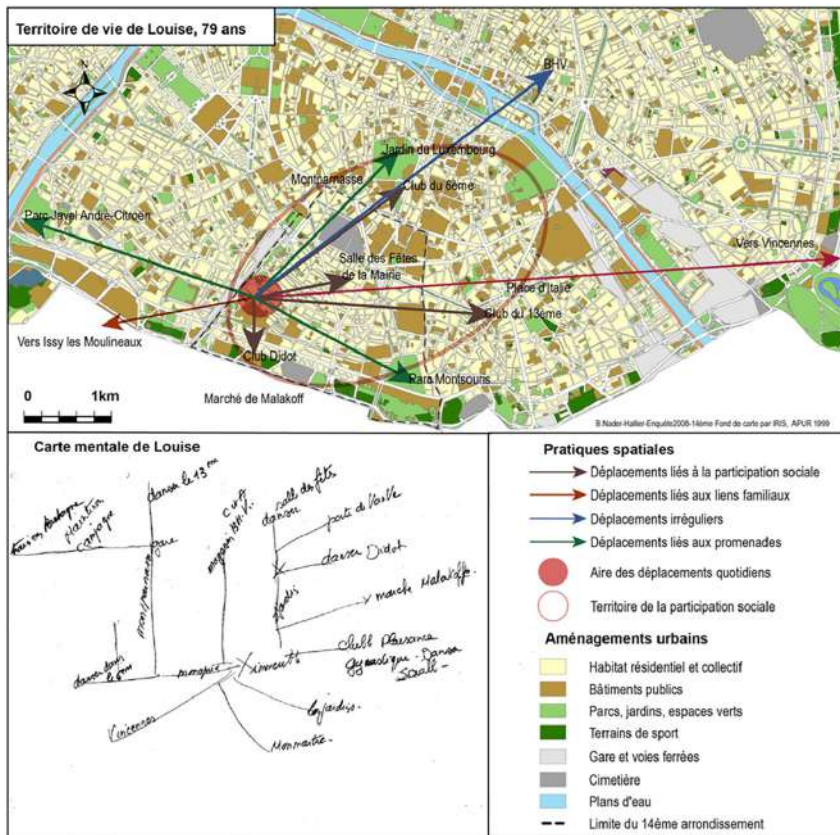
2. Argoud, D, Prévenir l'isolement des personnes âgées, voisinier au grand âge, éd. Dunod, Paris 2004.

3. Bailly, A. Encyclopédie de géographie, Economica, Paris, 1995.

4. Lalive d'Épinay C et al, Les années fragiles, la vie au-delà de quatre-vingts ans, Presses universitaires de Lausanne, 2008.

Figure n° 1

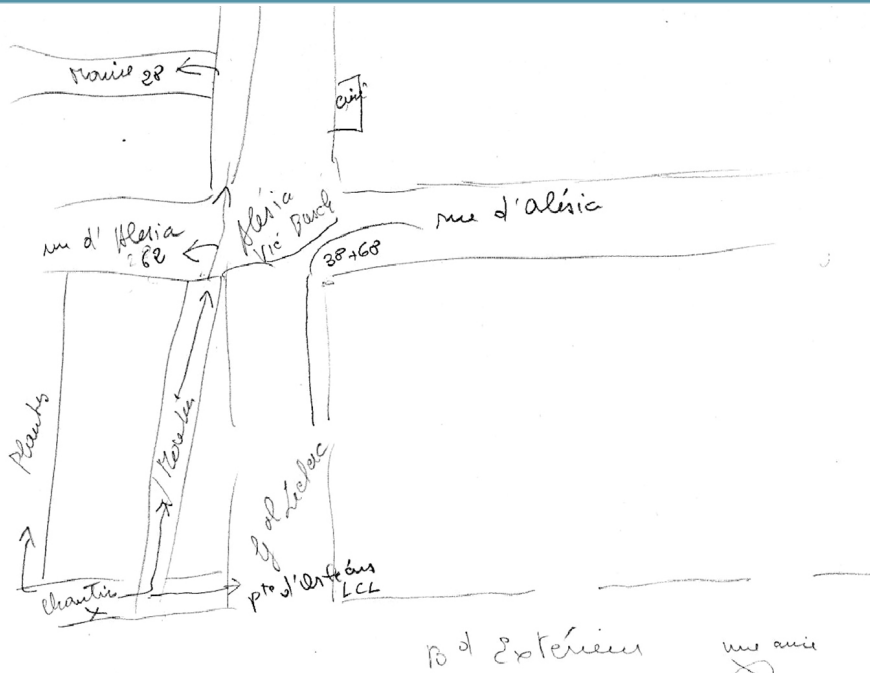
LOUISE, 79 ANS, ULTRA-MOBILE ET INTÉGRÉE



Source : Enquête Brigitte Nader, thèse de doctorat « Les territoires de vie des 75 ans et plus à Paris : quel environnement urbain pour une qualité de vie durable ? » UPEC 2011.

Figure n° 2

MARIE, 85 ANS, UN TERRITOIRE FAVORISANT



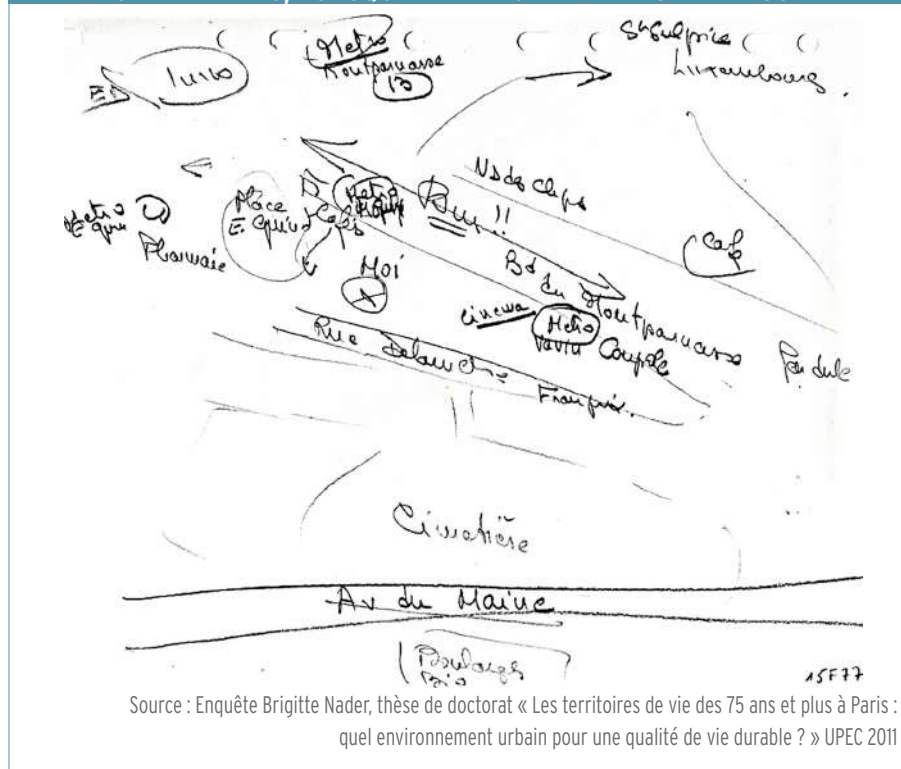
Source : Enquête Brigitte Nader, thèse de doctorat « Les territoires de vie des 75 ans et plus à Paris : quel environnement urbain pour une qualité de vie durable ? » UPEC 2011.

→ **Marie** a 85 ans et est veuve depuis deux ans. Elle loue un appartement dans une résidence HLM depuis vingt ans. Ses enfants et petits-enfants habitent en province. Ancienne secrétaire de direction, elle se passionne pour le bridge : « Je joue au bridge chaque mercredi, c'est un jeu captivant qui vous permet de vous évader, de vous absorber, de vous faire oublier vos problèmes et vos peines. Mais je deviens casanière, avant j'allais à la gymnastique mais maintenant je n'en n'ai plus le courage, c'est fatigant. » Depuis le décès de son conjoint, Marie a arrêté ses activités sportives et garde son énergie pour aller voir sa sœur âgée de 91 ans, à Suresnes. Sa carte mentale se centre sur son quartier d'habitation : elle trace par les flèches les trajets qu'elle effectue au quotidien. Elle s'appuie sur son quartier, ses trajets sont réguliers et sécurisants : le territoire est ici composé de repères urbains auxquels elle se réfère. Bien que son territoire se soit rétréci, elle fait corps avec l'espace du quartier. Elle y est attachée : « Je m'y suis habituée, il y a tous les commerces et l'on est très vite sorti de Paris. » Marie paraît fragilisée dans l'entretien, elle souhaiterait reprendre une activité sportive mais se sent fatiguée : « Je pourrais faire du Tai Chi, mais c'est loin. » Marie est entre deux situations et a besoin d'être coopérée, et sans doute motivée par une amie pour réaliser cette démarche et se réattribuer la partie du territoire délaissée. Les aménités du quartier lui permettent de rester intégrée, bien que son territoire de vie se soit rétréci.

→ **Michèle** a 77 ans et est célibataire. Elle habite le quartier Montparnasse au nord de l'arrondissement. Cette ancienne pharmacienne est mal à l'aise dans son quartier : « Je ne suis pas plus attachée que cela au quartier, je n'y ai pas un grand passé. Tout est dangereux, les tournants des rues où je me fais bousculer, les gens ne vous voient pas, je suis comme transparente, c'est un quartier trop jeune pour moi. » Elle précise dans son entretien des fins de mois difficiles malgré sa retraite de pharmacienne, les charges de son appartement pesant dans son budget. Elle matérialise sur sa carte des fractures territoriales : elle représente les boulevards et les rues avec des grands traits qui ensèment son domicile matérialisé par une croix, surmonté

Figure n° 3

MICHÈLE 77 ANS, LORSQUE L'ENVIRONNEMENT URBAIN ISOLE



du mot « MOI ». Elle met des points d'exclamation pour symboliser le danger des bus à double sens du boulevard Montparnasse. Elle trace des flèches pour montrer les directions où elle se rend pour aller au club ou bien dans une association caritative, mais elle a de plus en plus de difficultés à prendre le bus pour se déplacer, elle se sent trop secouée et en insécurité. Le territoire renforce son isolement.

→ **Denise** a 75 ans et vit depuis sept ans dans une résidence-services gérée par le Centre d'Action Sociale du 14^e. Une crise d'hémiplégie l'a contrainte à quitter son appartement du 19^e arrondissement. Bien remise, elle marche sans canne. Denise a fait tous les métiers mais évoque avec passion son passé d'acrobate. Elle n'aime pas l'ambiance de la résidence et refuse de participer aux activités manuelles ou aux jeux de société qui lui sont proposés ; elle préfère rester dans son studio. Elle n'apprécie pas le quartier : « *J'ai jamais mieux le 19^e, il y avait tout, je faisais partie du secours catholique, c'était sympa.* » Ses déplacements sont principalement liés aux courses alimentaires. Elle ne prend plus les transports en commun ayant peur de la chute. Elle est ici par obligation : « *Vous comprenez, avec le minimum vieillesse, on ne peut pas vivre.* » Sa représentation mentale marque cette désappropriation progressive du quartier : quelques traits dessinés difficilement représentent les trajets. Seuls sont représentés les commerces de proximité, qui lui permettent de conserver les quelques liens sociaux essentiels en dehors de la résidence. Les axes et les noms des rues sont inexistant. L'échelle utilisée est celle de l'îlot, le pâté de maisons qui borde la résidence. Sa seule évasion est sa sortie le samedi lorsque son fils peut venir la chercher pour l'emmener dans le 19^e. L'absence de participation sociale renferme peu à peu Denise et la fragilise considérablement. Son appropriation et son intégration territoriale sont faibles.

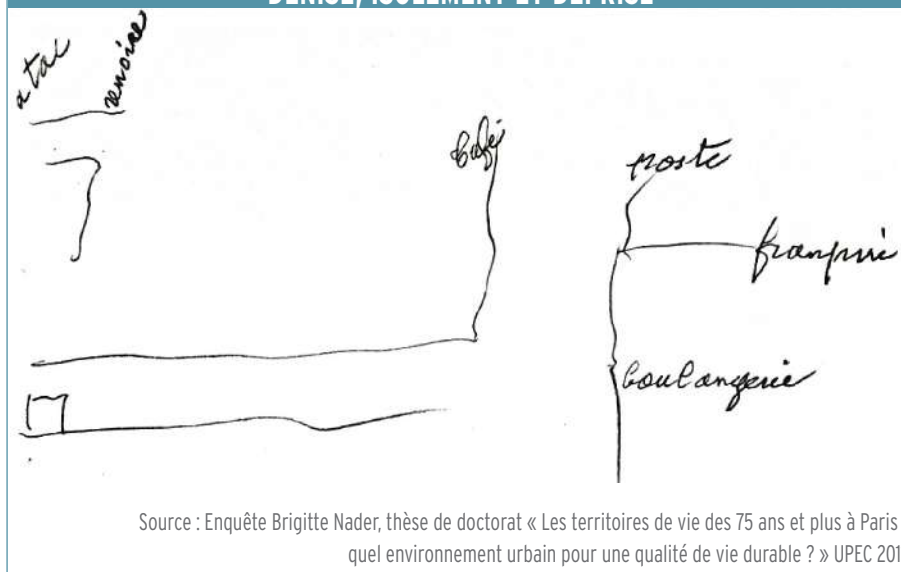
De l'ultra-mobilité de Louise au repli sur soi de Denise, ces quatre témoignages illustrent la dégradation de l'appropriation territoriale lorsque la participation sociale s'estompe ou lorsque le réseau social, familial ou amical est amoindri.

L'environnement urbain devient très vite discriminant pour les personnes fragilisées quel que soit le quartier où elles habitent. Favoriser la participation sociale des aînés suppose en premier lieu une meilleure coordination entre les différents acteurs institutionnels, confessionnels ou associatifs afin de mieux communiquer auprès des aînés sur l'offre existante dans les quartiers et les arrondissements pari-

siens. Cela suppose également une véritable politique pour renforcer l'accessibilité des transports en commun pour les personnes à mobilité réduite et des services à la personne plus ciblés sur les besoins spatiaux et les temporalités des personnes âgées. On entre ici dans une véritable politique de prévention sanitaire pour maintenir l'autonomie, la qualité de vie et le bien-être de tous les habitants. <

Figure n° 4

DENISE, ISOLEMENT ET DÉPRISE



L'envie de marcher à tout âge : perspectives internationales

Un tour des villes européennes ayant mis en place des politiques exemplaires d'accueil des aînés au sein de leurs espaces publics permet de mieux cerner les dernières avancées en la matière et mesurer les progrès qu'il reste encore à faire pour faire de nos villes de véritables amies des aînés.

Nous vieillissons, c'est un fait. En Europe plus vite qu'ailleurs. En 2030, un tiers de la population européenne aura franchi le cap des 65 ans. La grande majorité de ces nouveaux seniors habitera en milieu urbain. Les villes européennes restent pour la plupart singulièrement inadaptées à ce vieillissement généralisé : rares sont celles qui déploient des politiques publiques à large échelle à la hauteur des enjeux, qu'il s'agisse de reconverter le bâti existant à de nouvelles normes d'accessibilité ou de faire de « *la ville lisse* » une priorité guidant l'aménagement de leurs espaces publics. Dans cet article, nous visitons Bilbao et Malmö, deux villes qui font figure d'exception, pour qui l'accueil des seniors est d'ores et déjà devenu la règle !

VIVRE UN SIÈCLE, C'EST BIEN. POUVOIR BOUGER DURANT CENT ANS, C'EST MIEUX.

Au fur et à mesure que notre expérience de vie augmente et que nos cycles de vie s'accroissent et se démultiplient, il est légitime de vouloir garantir une bonne mobilité tout au long des diverses phases de la vie. Après tout, plus d'un tiers de notre vie se déroulera après l'âge de la retraite, et ce temps libre est souvent réinvesti dans de nouvelles activités professionnelles ou tout un éventail d'activités d'entraide, de sport et loisirs et de sociabilité qui demandent plus ou moins intensément de continuer à bouger. Cependant, une personne sur cinq âgée de plus de 65 ans est aujourd'hui confrontée à des diffi-



Sonia Lavadinho,
Géographe et anthropologue urbaine
Chercheuse associée au

Centre de Transports de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne

cultés dans ses capacités à bouger. Pour reprendre le propos cher à Rachel Thomas dans son ouvrage *Les trajectoires de l'accessibilité* (2005), il n'est tant de personnes véritablement handicapées que de situations urbaines handicapantes. Face au constat du nombre significatif de déplacements contraints par les multiples inadéquations de l'espace, malgré les politiques d'accessibilité menées dans la majeure partie des pays européens depuis des décennies, il y a lieu de s'interroger sur ce que voudra dire accessibilité dans le futur. Lorsque le vieillissement devient une condition universelle que tout européen expérimentera au cours de sa vie, les conditions pour bien vieillir doivent être d'emblée présentes dans son environnement habituel, en même temps que celles pour bien grandir et celles pour bien vivre dans la force de l'âge.

Nous ne faisons pas de distinction fondamentale entre ces trois grands âges de la vie : tous demandent « *la ville lisse* » afin de faciliter les interactions du quotidien. Et ce qui facilite la vie des seniors facilite aussi la vie des enfants et la vie de leurs parents. La question est plutôt : comment faire advenir « *la ville lisse* » de manière systématique au sein des villes européennes, afin de faciliter les déplacements de tous les publics, de 1 à 100 ans ?

BILBAO OU COMMENT RÉPONDRE AU RISQUE DE CAPTIVITÉ DES SENIORS À DOMICILE

Comment faire pour que les gens aient encore envie de sortir de chez eux à 70 ans, mais aussi à 80 ans, puis à 90 ans ? C'est l'une des questions-clés que s'est posée Bilbao au début des années 90. En plein désarroi économique suite au recul de ses activités industrielles, Bilbao s'est retrouvée à la fin des années 80 avec un taux de chômage très élevé, un départ massif des jeunes et des actifs, et une population vieillissante qui restait séquestrée à la maison, faute d'espaces publics agréables où marcher : les problèmes de santé dus à cette captivité forcée n'ont pas tardé à se manifester, avec toutes les conséquences néfastes que cette dépendance prématurée peut avoir sur les finances publiques. À l'impossibilité d'habiter s'ajoutait l'impossibilité de visiter : les guides touristiques mentionnaient alors Bilbao comme une ville polluée et dénuée d'intérêt qu'il convenait d'éviter. Requalifier les espaces publics est alors apparu comme une mesure radicale pouvant porter le changement. Et les effets se sont fait rapidement sentir, tant en termes d'attractivité territoriale que dans la pratique des espaces publics au quotidien. Après trente ans d'une



politique exemplaire de reconversion des espaces publics mettant en exergue les principes de la ville lisse, Bilbao est devenue aujourd'hui l'une des destinations les plus prisées en Europe pour la Silver economy : non seulement les seniors qui y habitent sortent à nouveau volontiers de chez eux pour se promener au sein de leur quartier ; les seniors de toute l'Europe visitent avec plaisir cette ville vibrante pour la qualité de ses espaces publics. En 2017, le Guggenheim Bilbao a ainsi battu un record de fréquentation avec 1,3 million de visiteurs, 16 % de plus qu'en 2016. Mais le secret du succès de Bilbao va bien au-delà du Guggenheim. Il réside plutôt dans sa politique tripartite très ambitieuse qui combine qualité des espaces publics, accessibilité et mobilité multimodale. Se déplacer à Bilbao est particulièrement aisé, à pied comme en transports publics. Les parts modales le reflètent d'ailleurs : avec 60 % de marcheurs, Bilbao se place en 3^{ème} place sur le podium des villes européennes les plus marchables. La fréquentation des transports publics y atteint 28 %, un record pour une ville de cette taille, alors que l'usage de la voiture y est réduit



© Sonia Lavadinho (2017)

à seulement 11 %. Au total, Bilbao aura reconverti plus d'une centaine d'hectares d'espace public et résorbé des dizaines de coupures urbaines en adoptant les grands principes d'aménagement de « la ville lisse ». Bilbao établit ainsi des standards d'aménagement accessible dont les autres villes européennes feraient bien de s'inspirer.

MALMÖ OU COMMENT L'INFRASTRUCTURE VERTE OFFRE UNE ARMATURE SOLIDE POUR ACCUEILLIR LES SENIORS EN VILLE

La Communication de la Commission Européenne du 6 mai 2013 « *L'infrastructure verte : amélioration du capital naturel d'Europe* » insiste sur la valorisation des trames vertes comme un levier majeur de la qualité de vie pour tous les Européens. La recherche scientifique a solidement démontré au cours de la dernière décennie l'impact positif de la nature en ville pour la santé des habitants. En particulier, la corrélation positive entre la présence d'un espace vert à moins de dix minutes du domicile et la pratique plus assidue d'une activité physique (marche, course à pied ou simple promenade) a pu être démontrée à plusieurs reprises et auprès de différents publics, aussi bien des enfants et des adolescents que des femmes actives ou des seniors. Un nombre croissant de villes européennes, des villes d'Europe du Nord comme Stockholm, Hambourg, Oslo, mais aussi Ljubljana, Vitoria-Gasteiz ou Nantes, ont ainsi eu l'honneur d'être distinguées comme Capitales Vertes d'Europe. Malmö n'a pas encore eu cet honneur, mais cela ne l'empêche pas d'être une ville exemplaire pour le très haut degré d'imbrication de ses espaces verts dans la trame régulière de ses espaces publics. Malmö offre ainsi un vécu précieux à ses habitants : celui d'une nature accessible au quotidien, en lisière du centre-ville

mais aussi en son cœur.. Les habitants peuvent désormais aussi jouir de dizaines de kilomètres de promenade aménagés en bord de mer en lien avec l'aménagement du nouveau quartier de Västra Hamnen, où de vastes parcs, y compris des skateparks, ont poussé sous l'œil bienveillant de l'emblématique Turning Torso. La deuxième plus grande tour d'habitation d'Europe signale l'habitabilité retrouvée de cette ancienne friche industrielle de 18 ha qui accueille 3 000 logements et est devenue l'un des quartiers les plus attractifs de Scandinavie. Quartier où vont souhaiter vieillir les 4 000 habitants qui y ont d'ores et déjà déposé leurs valises. Et pour cause : sur 1000 m², 500 seulement sont dévolus au bâti, tandis que 300 sont dédiés aux espaces verts. Un ratio très ambitieux qui ne va pas sans rappeler cet autre ratio plus radical encore adopté à Bilbao, qui veut que 50 % du foncier pour toute nouvelle opération urbaine soit dédié à de l'espace public.

Bilbao et Malmö comptent aujourd'hui parmi les villes les plus attractives d'Europe. Preuve s'il en est que concilier les principes de « la ville lisse », la ville verte et la ville apaisée est une bonne recette pour garantir le succès de la politique d'attractivité territoriale à long terme et garantir des villes plus accessibles et plus résilientes face aux défis posés par le vieillissement de la population.

Nous plaçons donc pour l'introduction d'un design urbain biophilique et pour l'instauration d'un cadre légal fort à toutes les échelles de la planification territoriale afin de déployer une infrastructure d'espaces publics et de trames vertes ambitieuse pour les villes européennes. Le calendrier de déploiement doit être à la hauteur des enjeux liés au vieillissement accéléré de la population : d'ici 2030, les villes européennes doivent pouvoir fabriquer systématiquement des territoires urbains plus biodiverses, plus résilients et plus attractifs pour tous les publics, et en particulier pour les seniors, afin que tous les européens puissent tirer le meilleur parti d'espaces publics plus verts, plus apaisés et plus lisses pour mieux se déplacer au quotidien. <



© Sonia Lavadinho (2017)

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES :

Thomas Rachel, 2005, Les trajectoires de l'accessibilité, Ed. A la Croisée, Grenoble, 183 p.

Mobilité, sécurité et besoins spécifiques des personnes âgées : vers des villes plus « *capacitantes* »

La vulnérabilité des piétons âgés au cours de leurs déplacements dans la ville concerne autant leur sécurité en lien avec le trafic automobile, que les risques avérés ou ressentis comme les chutes et les agressions. Bien souvent, un fort sentiment d'insécurité est rapporté comme frein à la mobilité en dehors du domicile des personnes âgées. Nous proposons dans cet article de faire un point sur ce que l'on sait de ces affaires de sécurité et ce qu'elles traduisent comme besoins spécifiques pour maintenir les personnes âgées en mobilité dans leur quartier de vie. Nous nous appuyons pour cela sur des travaux de recherche et sur les connaissances issues de la littérature scientifique récente.

LE RISQUE D'ACCIDENT DE LA CIRCULATION

L'avancée en âge se traduit en termes de pratiques de mobilité par une baisse du nombre de déplacements quotidiens, un usage plus fréquent de la marche à pied et une augmentation du risque d'accident piéton à partir de 65 ans avant de se réduire aux alentours de 85 ans, c'est-à-dire au moment où la mobilité régresse très fortement (Huguenin-Richard, 2015 ; CEREMA, 2016). Un rapport de l'OCDE de 2001 avait déjà mis en avant ce problème de sécurité : les piétons âgés sont plus en danger que les autres piétons, d'autant qu'avec l'avancée en âge, les conséquences d'un accident sur la santé s'aggravent nettement.



© iStock

En France en 2016, les personnes de plus de 65 ans sont sur-représentées dans les accidents mortels : 52 % des piétons tués sont des seniors. Parmi les piétons âgés, on observe par ailleurs une surmortalité pour les plus de 75 ans, qui au cours de leur déplacement ont jusqu'à quatre fois plus de risque d'être tués dans un accident de la route qu'un piéton plus jeune (CEREMA, 2016).

Pour autant, cela ne signifie pas que les personnes âgées prennent plus de risque que les autres piétons : au contraire, ils seraient même de plus en plus prudents. Dans l'enquête MAPISE, les suivis de piétons et les observations de traversées de chaussée ont montré que de manière générale les piétons âgés ne cherchaient pas à se mettre en danger au cours de leur déplacement et avaient plus souvent tendance à se conformer à la règle en vigueur que les piétons plus jeunes (Dommes, 2015). Ces résultats sont confortés par une étude du CEREMA (2016) qui

montre que 80 % des seniors accidentés étaient dans leur « droit » (contre 65 % pour les piétons de 25-64 ans) et que « la responsabilité de l'accident (...) est le plus souvent à imputer au comportement des autres usagers ».

Ainsi pour compenser les déclinés moteurs, sensoriels et cognitifs liés à l'âge, les piétons les plus en difficulté pour marcher semblent mettre en œuvre des stratégies de compensation, dont une plus grande prudence. Cependant ces

stratégies sont à ce jour encore assez mal connues.

RISQUES DE CHUTE ET PEURS DES AGRESSIONS DANS L'ESPACE PUBLIC

Le risque encouru par les piétons âgés ne se limite pas aux accidents routiers. Les chutes sont une cause majeure de blessures. Si la plupart ont lieu à l'intérieur, les piétons chutent également, et le plus souvent sans impliquer une tierce personne : en marchant sur le trottoir, en descendant ou montant sur celui-ci ou dans les zones d'échanges des transports collectifs (CEREMA, 2016). Cependant, le nombre de chute est une information largement sous-reportée, n'étant pas recensée. Une récente étude de l'INSERM (2015) a estimé que près de 9 000 décès et 1 300 000 recours à des soins sont imputables à des chutes de personnes de plus de 65 ans en France chaque année, dont 16 % ont lieu dans les espaces publics. Dans l'enquête MAPISE (Huguenin, 2013), 26 % des enquêtés ayant entre 65 à 74 ans et 32 % des enquêtés de plus de 75 ans avaient déclaré avoir chuté au moins une fois au cours des deux années précédant l'enquête (contre 20 % des piétons de moins de 64 ans). Le problème avec les chutes vient du fait que leur nombre et leur gravité augmentent avec l'âge (Bélangier-Bonneau, 2002). Il est à noter aussi que la survenue d'une première chute, même peu grave, laisse bien souvent des séquelles psychiques qui peuvent se traduire par une peur de chuter à nouveau et constituer par là-même un frein à la mobilité.

Parmi les facteurs de renoncement à la



© iStock

mobilité, le sentiment de « peur » revient ainsi souvent : peur de chuter, d'être importuner ou bousculer, de manquer de temps pour traverser, de l'autre et de l'agression. Cela constitue une piste nouvelle à prendre en compte pour appréhender la problématique de la mobilité des plus âgés. Pour autant, si des faits divers occupent de temps en temps la scène médiatique, ils ne sont pas forcément révélateurs d'une situation critique. Le sentiment d'insécurité ressenti n'est pas non plus forcément en lien avec des expériences vécues, ni même avec une augmentation de l'insécurité ou de la criminalité. Une des rares études à avoir investi la question du sentiment d'insécurité chez les personnes âgées montre que cette problématique est « *d'abord associée à leur vulnérabilité croissante qui les amène à développer différentes parades pour limiter les entraves liées au vieillissement, notamment en matière de mobilité* » (Riom, 2015). C'est bien le processus de fragilisation induit par le vieillissement qui rend la personne âgée plus vulnérable au monde extérieur, au moins dans son ressenti. Cela ne signifie pas forcément que le monde extérieur est plus menaçant, mais qu'il est inadapté aux spécificités et besoins particuliers de la fragilité des personnes âgées.

MIEUX AMÉNAGER POUR SÉCURISER LES ENVIRONNEMENTS DE MARCHÉ

Dans ces contextes, le rôle d'un environ-

nement urbain plus « *capacitant* » prend tout son sens. Terme emprunté aux travaux des ergonomes, un environnement « *capacitant* » cherche à prévenir les risques, à prendre en compte les différences interindividuelles, à compenser les déficiences et in fine à augmenter l'autonomie par l'acquisition de nouvelles compétences ou l'élargissement des possibilités (Falzon, 2007). Dans le cas du vieillissement, il s'agira en premier lieu de maintenir la possibilité de se déplacer en toute sécurité. Au niveau de la sécurité routière (champs de recherche mieux documenté), l'accident de piétons âgés se produit bien souvent sur des infrastructures qui ne sont pas suffisamment pensées pour eux (ex. absence ou passages piétons trop éloignés, routes larges et à plusieurs voies, double-sens de circulation, vitesse élevée des véhicules, etc.) ; autant de situations au cours desquelles les personnes âgées ne peuvent pas adapter leurs comportements à leurs déclin ou difficultés, notamment pour s'y reposer au cours du déplacement.

Au niveau de l'aménagement des lieux de traversée de chaussée (Cloutier et al., 2018), des éléments spécifiques pour sécuriser les déplacements à pied peuvent faire la différence : la présence de traversées en nombre suffisant, marquées au sol ou surélevées et équipées de feux de régulation des trafics (automobiles ou piétons) ; l'aménagement de traversées assurant une plus courte distance entre les deux trottoirs ; une bonne visibilité aux abords de

la traversée ; des traversées simples (peu de voies, sens unique) ; et des temps de feux qui permettent aux piétons âgés de traverser sans devoir prendre des risques en se pressant. En effet, la littérature rapporte un affaiblissement de la vitesse de marche en lien avec le vieillissement : de 4,8 kilomètres par heure pour un piéton adulte à 3,8 kilomètres par heure pour une personne âgée.

Au niveau de l'aménagement des trottoirs, les recommandations portent sur l'absence d'encombrement de toutes sortes - réducteur de la place dédiée aux piétons -, afin de permettre de croiser d'autres personnes sans craindre de se faire bousculer ou de devoir descendre du trottoir. Le type de matériau, la qualité du revêtement des trottoirs et l'absence de dévers s'imposent aussi comme d'autres éléments importants, notamment pour maintenir un bon équilibre. L'installation de bancs adaptés aux déclin physiques (avec accoudoirs et dossier) et de mobiliers pour se tenir sont d'autres éléments nécessaires à (ré)installer dans les rues.

Au-delà, les solutions relèvent d'une plus grande inclusion des vieilles personnes dans la cité, du développement d'une société plus ouverte, coopérative et solidaire. Dans tous les cas, cela constitue un défi pour le décideur et l'aménageur, afin d'adapter l'environnement urbain à tous les piétons et redonner aux rues une dimension urbaine et pas seulement circulaire. <

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES :

- Bélangier-Bonneau Hélène et al., 2002 : Les chutes à l'extérieur du domicile chez les personnes âgées de 55 ans et plus à Montréal et Laval, Rapport d'études, Direction de la santé publique, Montréal, 51 p.
- CEREMA, 2016 : Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain. État de l'art, Rapport d'études, 44 p.
- Cloutier Marie-Soleil, Huguenin-Richard Florence, Granié Marie-Axelle et St-Louis Arianne, 2018 : Audit de marchabilité : une étude comparative entre Montréal et Lille, dans Vieillesse et aménagement. Perspectives plurielles, sous la direction de Lord Sébastien et Piché Denise, Presses de l'Université de Montréal, pp. 161-187.
- Dommes Aurélie et al., 2015 : Red light violations by adult pedestrians and other safety-related behaviors at signalized crosswalks, in Accident Analysis & Prevention, 80, pp. 67-75.
- Falzon Pierre, 2007 : Enabling safety : issues in design and continuous design, in Cognition, Technology et Work, 10 (1), pp.7-14.
- Huguenin-Richard Florence et al., 2015 : Piétons âgés : leur mobilité au prisme de l'accessibilité et de la sécurité, dans Vieillesse et mobilité, sous la direction du PREDIT, La Documentation française, pp. 55-77.
- INSERM, 2015 : Activité physique et prévention des chutes chez les personnes âgées. Synthèse et recommandations, Rapport, 114 p.
- Riom Loïc et al., 2015 : Plus on est vieux, plus on se protège : le sentiment de sécurité chez les personnes âgées, dans Retraite et société, vol. 71, pp. 58-74.

Les âges de la conduite

LES EFFETS DE L'ÂGE ET DE LA COHORTE SUR LA MOBILITÉ AUTOMOBILE EN FRANCE DEPUIS LES ANNÉES 1970

L'automobile est devenue, en un siècle, le moyen de transport majoritaire des Français : aujourd'hui, sur 100 kilomètres parcourus par les ménages dans le cadre de la mobilité quotidienne, plus de 80 le sont en voiture ! Longtemps réservée d'une part à une élite, et, à la gent masculine d'autre part, la voiture ne s'est que tardivement diffusée parmi les seniors. L'exploitation de la série des enquêtes nationales transports, lesquelles permettent de comprendre les pratiques de mobilité des Français, montre une double facette des liens entre le vieillissement et la mobilité en voiture : les seniors ont des comportements de plus en plus proches de leurs cadets ; les seniors d'aujourd'hui, bien davantage que leurs cadets ou que leurs aînés, ont une relation très positive à la voiture, lisible à plusieurs échelles.

1. LA CONVERGENCE DES PRATIQUES DE MOBILITÉ AUTOMOBILE ENTRE LES ÂGES ?

Trois indicateurs montrent combien les plus âgés se sont fortement appropriés l'automobile au cours des quarante dernières années, bien que cette diffusion varie fortement selon les sexes. La fin du XX^e siècle a d'abord été marquée par une importante diffusion du permis de conduire de l'automobile, de telle sorte que les personnes âgées de plus de 60 ans ont connu des taux de croissance particulièrement élevés, comme le montre la figure 1. Ce portrait masque des écarts très forts entre les hommes et les femmes : si en 1973, 40 % des hommes de plus de 70 ans avaient leur permis de conduire, il faut attendre 2008 pour atteindre un tel pourcentage chez les femmes du même âge. Toutefois, la détention du permis ne mène pas tous les seniors sur la route ! En effet, si, depuis 40 ans, le taux d'équipement des personnes âgées de 60 ans et plus se rap-



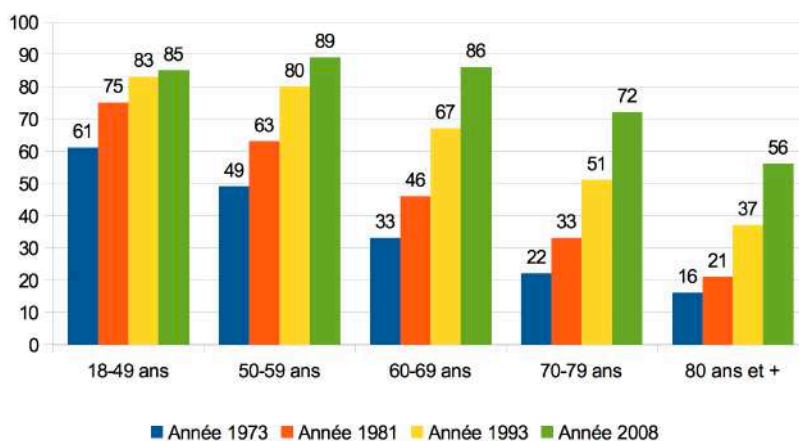
Yoann Demoli,

Maître de conférences en sociologie

Université de Versailles Saint-Quentin en Yvelines, laboratoire PRINTEMPS

Figure n°1 :

TAUX DE DÉTENTION DE PERMIS DE CONDUIRE POUR DIFFÉRENTES CLASSES D'ÂGE EN 1973, 1981, 1993 ET 2008



Source : Enquête sur les Transports 1973-1974, Enquête sur les Transports 1981-1982, Enquête Transports et Communications 1999-2000 et Enquêtes Nationale Transports et Déplacements 2007-2008.

Champs : Ensemble des individus majeurs.

Note de lecture : en 1973, 61 % des 18-49 ans sont titulaires du permis de conduire.

proche très fortement des autres tranches d'âge (voir figure 2), il reste un différentiel très fort entre les hommes et les femmes. Si, en 2008, 68 % des hommes de plus de 80 ans ont accès à une voiture, ce n'est le cas que de 25 % des femmes. Très souvent, en effet, le veuvage conduit les femmes à se séparer de leur véhicule, tandis que ces dernières arrêtent plus fréquemment la conduite lorsque leur conjoint conduisait, deux effets bien plus rares chez les hommes. Bref, alors que le lien entre la détention du permis et la disposition d'une voiture est très étroit pour les hommes - et de longue date - le lien reste très ténu pour les femmes.

Enfin, deux constats doivent être réalisés quant à l'usage de l'automobile : tout d'abord, le passage à la retraite entraîne une baisse du nombre de kilomètres parcourus

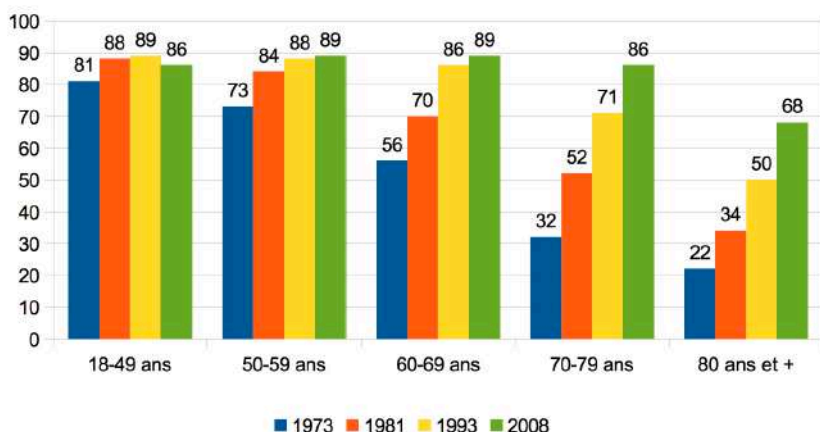
– car, mécaniquement, la disparition des déplacements domicile-travail, constituant une majeure partie de la mobilité quotidienne fait baisser l'usage de la voiture. Toutefois, cette baisse est de moins en moins prononcée au fil du temps : on remarque ainsi que le kilométrage parcouru, par tranche d'âge, a le plus augmenté parmi les deux catégories de conducteurs suivantes : entre 1973 et 2008, le volume de conduite a doublé chez les hommes de plus de 80 ans, et a même triplé chez les femmes de plus de 80 ans. Ce phénomène n'est toutefois que partiellement le résultat d'un effet d'âge : il s'agit également d'un effet de génération.

2. DES GÉNÉRATIONS PLUS OU MOINS PROCHES DE L'AUTOMOBILE ?

Trois générations semblent se distinguer

Figure n°2 :

TAUX D'ÉQUIPEMENT EN AUTOMOBILE POUR DIFFÉRENTES CLASSES D'ÂGE D'HOMMES EN 1973, 1981, 1993 ET 2008



Source : Enquête sur les Transports 1973-1974, Enquête sur les Transports 1981-1982, Enquête Transports et Communications 1993-1994 et Enquêtes Nationale Transports et Déplacements 2007-2008.

Champs : Ensemble des ménages.

Note de lecture : en 1973, 81 % des ménages, dont la personne de référence est un homme âgé entre 18 et 49 ans, possèdent au moins une automobile.

dans leur rapport à l'automobile, rapport informé à la fois par des facteurs culturels, mais aussi structurels.

Les cohortes du baby-boom, nées entre les années 1940 et 1960 ont connu au cours de leur enfance une diffusion soutenue et forte de l'automobile. Alors qu'en 1950, seul un ménage sur cinq était équipé d'au moins une voiture, c'est le cas de 30% d'entre eux en 1960 et de 48% en 1965. Ce sont les cohortes les plus jeunes, nées dans les années 1940 et 1950, qui ont connu les diffusions les plus fortes. Entre 1950 et 1970, le nombre de voitures particulières triple tous les dix ans : en 1950, on dénombrait ainsi 1,5 million d'automobiles, 4,7 millions en 1960 et 11,8 millions en 1970. On ne retrouvera pas par la suite une telle augmentation du parc. Cette diffusion rend la socialisation familiale à la mobilité automobile bien plus fréquente aux jeunes âges pour ces cohortes, par rapport à leurs aînées. Or, la socialisation familiale à la conduite automobile aux jeunes âges influence fortement les décisions d'équipement des enfants, une fois ces derniers devenus adultes. Ces cohortes ont connu par ailleurs à leur jeune âge l'émergence de véhicules au coût relativement modique. L'exemple de la 2 Chevaux illustre l'essor important de la voiture neuve : lancée timidement en 1949 avec 876 unités produites, la production va croître progressivement pour atteindre 23 200 exemplaires en 1961. Au-delà de prix modiques, l'achat neuf est facilité par le développement du crédit à la consommation, notamment destiné au

financement de l'automobile. À ces différents éléments, s'ajoute l'effet entraînant de politiques volontaristes. En 1951, est votée la loi de modernisation des routes via une taxe sur les carburants. Quatre années plus tard, la loi de 1955 permet de dessiner un réseau autoroutier relativement ambitieux. L'enthousiasme pour l'automobile du Président Pompidou ferait ainsi écho à celui des jeunes gens nés entre les années 1940 et 1950. L'accès au logement relativement favorable d'une partie significative de ces cohortes leur a permis d'acquérir des biens immobiliers peu coûteux, qui ont connu une forte appréciation. L'ensemble de ces éléments permet ainsi de comprendre les comportements de consommation spécifiques des cohortes du baby-boom.

Les cohortes pré-1945 ont connu la motorisation de masse, à des moments tardifs de leur cycle de vie. La diffusion alors très genrée de l'automobile limite par ailleurs la détention de véhicule et augmente les chances de démotorisation avec le vieillissement : moins fréquemment détenteurs du permis que leur mari, les veuves de ces cohortes se "démotorisent" ainsi fréquemment avec le décès de leur conjoint. La socialisation familiale à l'automobile est alors peu répandue. En 1920, on recense à peine 2 % de ménages motorisés - contre environ 10 % en 1935. Les ménages dont la personne de référence a plus de 65 ans en 1967 connaissent des taux d'équipement très faibles, qui ne croissent guère, malgré la diffusion forte de l'automobile. Y compris pour les individus nés dans les années 1930, la motorisation n'est pas la norme

majoritaire : en 1953, on ne dénombre encore que 21 % de ménages motorisés. Ces cohortes ont par ailleurs connu au cours de leur enfance une automobile fortement distinctive, qui peut se lire par les taux de détention du permis de conduire et les taux d'équipement très clivés selon la catégorie sociale des individus.

La consommation automobile des cohortes nées après les années 1960 apparaît spécifique. Contrairement aux ménages les plus âgés, les cohortes les plus jeunes connaissent des taux de détention du permis proches de la saturation et des taux d'équipement très élevés. Comme nous le notions pour les baby-boomers, les cohortes nées dès les années 1960 ont connu une socialisation diffuse à l'automobile au sein de la famille : leurs parents, massivement motorisés, sont souvent au centre de leur apprentissage de la conduite. Toutefois, quelques éléments montrent une spécificité de ces cohortes face à leurs aînées immédiates. Pour des localisations particulièrement denses, ces cohortes connaissent des taux de motorisation plus faibles. Les cohortes nées après les années 1960 sont par ailleurs moins fréquemment détenteuses de véhicules récents. Une tendance originale, encore fragile, à la démotorisation de catégories très qualifiées se fait jour. Peut-être que de telles générations ont été marquées, dès leur jeunesse, par des politiques consacrant l'automobile comme un véritable problème public, qu'il s'agisse de la sécurité routière ou de la pollution. Le pic de mortalité routière, connu en 1972, est contemporain de l'essor d'une politique centralisée de promotion de la sécurité routière, qui contraint les conditions de conduite. Ainsi, en 1972, est créé le Comité Interministériel à la Sécurité Routière. Le permis à points est par ailleurs mis en place en 1992. La crise pétrolière et, plus globalement, les conceptions du contrôle de l'industrie automobile, jouent dans le sens d'un renchérissement de l'automobile pour de telles cohortes. Par ailleurs, ces dernières cohortes connaissant une entrée dans la vie active plus tardive, plus incertaine et moins favorable, relativement aux carrières de leurs aînés, pâtissent de niveaux de vie qui augmentent moins rapidement. Le poids des dépenses concurrentes, concernant notamment le logement, permet également de comprendre la moindre place de l'automobile au sein du budget des cohortes nées après les années 1960. <

Vieillesse et mémoire spatiale : quelles conséquences sur la conduite automobile ?

De récentes analyses projectives indiquent que la population française devrait atteindre près de 70 millions d'habitants en 2050. Un tiers de cette population sera âgé de plus de 60 ans, contre 1/5 actuellement. L'impact de ce vieillissement de la population sur le plan social et économique sera considérable. Un enjeu majeur de notre société est donc de garder cette population autonome le plus longtemps possible.

Avec l'âge, des altérations cognitives peuvent survenir, sans pourtant correspondre à une démence de type Alzheimer. Les personnes âgées restent actives, et souhaitent, au même titre que les plus jeunes, toujours avoir le droit de conduire leur véhicule (OCDE, 2001). En raison du nombre croissant de personnes âgées dans nos sociétés, le nombre de seniors revendiquant le droit à la conduite automobile ne va cesser de s'accroître. Cependant, les altérations cognitives observées dans le vieillissement normal pourraient-elles remettre en cause ce droit ?

1. LES SENIORS ET LA CONDUITE AUTOMOBILE

Les conducteurs seniors présentent des comportements et des habitudes de conduite qui diffèrent de celles des conducteurs plus jeunes (Fontaine et al., 2003). L'accidentologie des conducteurs âgés présente également des singularités (Fontaine et Gourlet, 1991). Contrairement aux jeunes conducteurs, les seniors impliqués dans des accidents de la route sont souvent seuls à bord de leur véhicule et présentent un taux d'alcoolémie sous le seuil de l'illégalité. Ils commettent plutôt des erreurs de conduite que des violations du code de la route. D'une manière générale, les accidents de la route causés par les conducteurs âgés ont lieu lors de trajets diurnes, hors du département de résidence, à des intersections ou lors de manœuvres de changement de direction.



Ségolène Lithfous,
Laboratoire de Neurosciences Cognitives et Adaptatives (LNCA),
UMR 7364, Université de Strasbourg / CNRS



© iStock

2. DÉCLIN COGNITIF LIÉ À L'ÂGE ET CONDUITE AUTOMOBILE

Bien que les altérations sensorielles (e.g. baisse de l'acuité visuelle et diminution du champ visuel) jouent un rôle important dans l'altération des habiletés de conduite chez les seniors, les difficultés des personnes âgées à évoluer dans le trafic routier résultent principalement de la dégradation de fonctions cognitives (Marmeleira et al., 2009). Des études évaluant le lien entre efficacité cognitive et performances de conduite automobile chez les personnes âgées ont montré que les habiletés de conduite sont plus précisément corrélées aux fonctions attentionnelles (Anstey et al. 2005). Ces fonctions nous permettent de focaliser notre attention sur une information, tout en ignorant d'autres informations non pertinentes. Elles nous permettent également de partager notre attention entre différentes sources d'information, et de rester concentré pour une longue période de temps. Avec le vieillissement, une

réduction des ressources attentionnelles se traduit par des difficultés à ignorer les informations non pertinentes, et à traiter simultanément des informations provenant de plusieurs sources. Ainsi, les accidents de la route causés par des personnes âgées pourraient être expliqués par des difficultés à traiter simultanément les informations liées au trafic routier, et les informations directionnelles pour s'orienter dans un environnement non familier.

3. VIEILLISSEMENT ET MÉMOIRE SPATIALE

La mémoire spatiale désigne la capacité à s'orienter dans un environnement. De nombreuses études expérimentales ont mis en évidence un déclin des capacités de mémoire spatiale avec le vieillissement (Lithfous et al., 2013, pour revue). Les personnes âgées ont plus précisément des difficultés à apprendre à se repérer dans des environnements nouveaux, tandis que la mémoire des lieux connus reste préservée avec l'âge.

Les difficultés de mémoire spatiale liées à l'âge pourraient contribuer à l'accidentologie des seniors. Cette hypothèse est concordante avec des données indiquant que les conducteurs âgés ont principalement des accidents sur des trajets réalisés avec une faible fréquence, généralement hors de leur département d'habitation (i.e., lieux inconnus), à des intersections ou lors de changements de direction (Fontaine 2003). Les personnes âgées elles-mêmes rapportent des difficultés de mémoire spatiale, et déclarent éviter les lieux non familiers lors de déplacement en conduite automobile (Burns, 1999).

4. AMÉLIORER LES CAPACITÉS DE MÉMOIRE SPATIALE DES SENIORS

Dans une étude menée au Centre d'Investigations Neurocognitives et Neurophysiologiques (CI2N)¹, nous avons étudié l'effet d'une stratégie d'apprentissage efficace sur les performances de mémoire spatiale et les paramètres de conduite chez des personnes âgées (Lithfous et al., 2014b). Dans cette étude, les participants étaient installés dans un simulateur de conduite automobile et devaient, lors d'une phase d'apprentissage, suivre un trajet indiqué par des flèches directionnelles dans une ville virtuelle. Tous les participants étaient avertis qu'ils devaient retenir l'itinéraire pour le rappeler plus tard. Au préalable, les participants âgés ont été répartis en deux groupes. Pour l'un de ces groupes, une stratégie d'apprentissage supposée faciliter la mémorisation de l'itinéraire complétait la consigne (i.e. porter attention aux éléments de l'environnement pouvant servir de repère). Un groupe de jeunes

conducteurs n'ayant pas reçu de consigne de stratégie d'apprentissage a été recruté comme groupe témoin. Lors de la phase de test, les participants devaient se rappeler du trajet appris, mais en sens inverse (i.e. retour vers le point de départ à partir du point d'arrivée) immédiatement et 15 jours après la phase d'apprentissage. Lors de la phase de test à 15 jours, les participants ne réalisaient pas une nouvelle phase d'apprentissage, l'objectif étant d'étudier l'efficacité de la stratégie d'apprentissage sur le long terme. Le taux d'erreurs directionnelles et le temps nécessaire au rappel du parcours étaient enregistrés lors de la phase test afin d'évaluer les performances de mémoire spatiale des participants. La vitesse du véhicule et le nombre d'appui sur les pédales de frein et d'accélérateur étaient enregistrés afin d'évaluer les comportements de conduite.

Les résultats révèlent que les seniors ayant reçu une stratégie d'apprentissage obtenaient des performances de mémoire spatiale équivalentes à celles des jeunes conducteurs. En revanche, les seniors n'ayant pas utilisé cette stratégie présentaient un taux d'erreurs directionnelles supérieur (Figure 1A), et mettaient significativement plus de temps que les deux autres groupes de participants pour retrouver le parcours. Lors du rappel 15 jours plus tard, les performances des seniors ayant reçu la stratégie d'apprentissage restaient à un niveau élevé tandis que celles des seniors n'ayant pas utilisé de stratégie d'apprentissage déclinaient fortement par rapport au rappel du premier jour (Figure 1B). Ces données mettent en évidence des difficultés de mémoire spatiale avec le vieillissement.

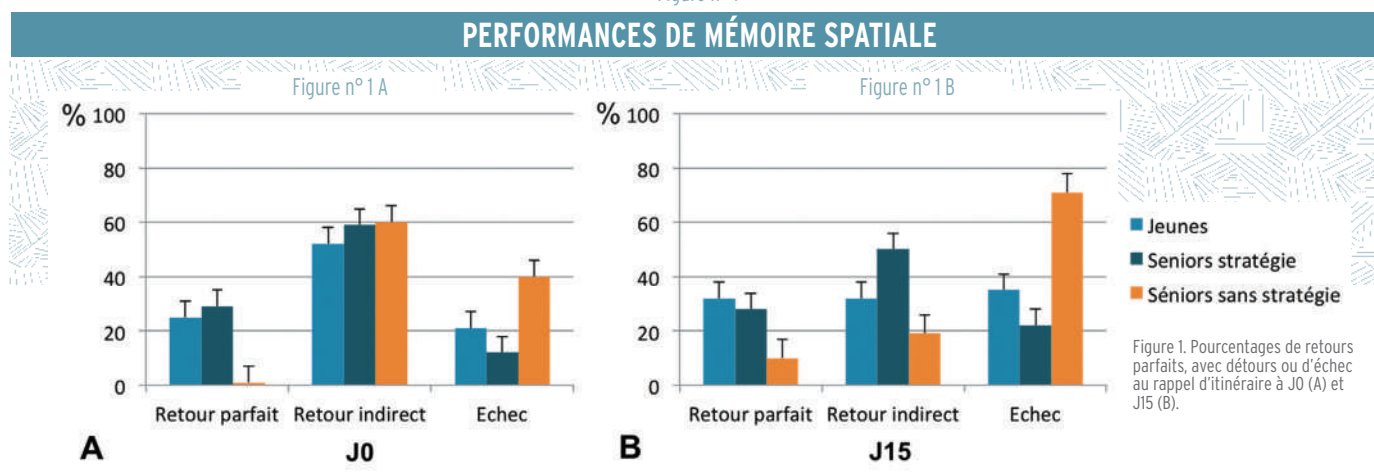
Cependant, notre étude montre que ces difficultés peuvent être considérablement réduites si une stratégie d'apprentissage efficace est proposée aux seniors.

Les résultats de cette étude montrent également que le fait de fournir une stratégie d'apprentissage efficace aux seniors a un effet sur leurs comportements de conduite. En effet, la vitesse moyenne du véhicule est plus élevée dans le groupe de seniors ayant utilisé une stratégie de mémorisation et dans le groupe de jeunes conducteurs que dans le groupe de seniors n'ayant pas utilisé de stratégie d'apprentissage. De plus, le nombre d'appuis sur les pédales de frein et d'accélérateur était inférieur dans les groupes « jeunes » et « seniors avec stratégie » par rapport au groupe « seniors sans stratégie ». Ces résultats indiquent que lorsque des personnes âgées sont confrontées à un environnement urbain inconnu dans lequel elles doivent mémoriser un trajet, leur incertitude peut perturber la fluidité de la conduite. Toutefois, une remédiation de la mémoire spatiale basée sur les stratégies d'apprentissage semble réduire les difficultés de conduite des seniors.

CONCLUSION

Avec l'âge, une altération des habiletés de conduite automobile peut être constatée. Cette altération est principalement expliquée par un déclin des fonctions cognitives, notamment des capacités de mémoire spatiale. Cependant, une remédiation de la mémoire spatiale, basée sur l'utilisation de stratégies d'apprentissage efficaces, peut pallier ces difficultés en ayant des effets bénéfiques sur les comportements de conduite des seniors. <

Figure n°1



RÉFÉRENCES :

Anstey et al. 2005. Clin Psychol Rev. 25(1):45-65.
Burns 1999. J Gerontol Social Sci. 54B:S49-55.
Fontaine 2003. Recherche Transports Sécurité. 79:107-120.

Fontaine & Gourlet 1991. Transports. 350:390-395.
Lithfous et al. 2013. Ageing Res Rev. 12(1): 201-213.
Lithfous et al. 2014. J Am Ger Soc. 12(1): 201-213

Marmeleira et al. 2009. Accid Anal Prev. 41(1):90-97.

Faciliter la mobilité à tous les âges : un engagement majeur

Je suis très heureuse de pouvoir apporter ma contribution, au nom de la Délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA) du ministère de la Transition écologique et solidaire et de celui de la Cohésion des territoires, à ce nouveau guide thématique du Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés. Le RFVAA a tissé, au fil des ans, un maillage étroit dont les réalisations montrent toute l'importance de s'unir pour guider et accompagner l'évolution des mentalités.

Le sujet abordé - qui est primordial à mon sens - de l'adaptation de notre société à l'allongement de l'espérance de vie et donc au vieillissement de la population est, chaque jour, un peu plus une réalité partout en France.

Brigitte Thorin,
Déléguée ministérielle à l'accessibilité (DMA) du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de la Cohésion des territoires



© iStock

Les personnes âgées de plus de 65 ans représentent en effet déjà un quart de la population et en constitueront un tiers d'ici dix ans.

Ce changement démographique marqué va avoir une incidence directe sur la politique des mobilités car de plus en plus de personnes avec des capacités physiques limitées doivent et devront toujours pouvoir bénéficier de services accessibles.

C'est cet enjeu majeur de la mobilité au sein de l'aire urbaine, comme dans les zones moins denses, qui doit être au cœur de nos réflexions.

Il est temps d'entendre ce que nous disent les personnes âgées : qu'elles veulent rester citoyennes et être parties prenantes de la société, que cela concerne l'habitat, les activités de loisirs, les échanges intergénérationnels, les engagements citoyens et, bien entendu, la mobilité, qu'elle soit pédestre,

à vélo, en transport collectif, en véhicules partagés, etc.

Nous sommes aujourd'hui, toutes et tous, confrontés à l'avancée en âge. Qu'il s'agisse de nous-mêmes, de nos parents, de nos grands-parents quand nous avons la chance de les avoir encore parmi nous, de nos proches.

L'avancée en âge, comme le handicap, rend les déplacements plus difficiles.

Or, cette mobilité est pourtant un vecteur capital de lien social et de maintien en bonne santé.

Le maintien de la mobilité, le plus longtemps possible, est indispensable au bien-être et à la qualité de vie (loisirs, accès aux services publics, soins médicaux, visite à la famille) pour nous tous et encore plus pour les personnes que l'isolement guette, surtout lorsque l'usage de la voiture particulière n'est plus possible et que de nouvelles manières de se déplacer sont à mettre en place.

Les Assises nationales de la mobilité, large processus de concertation, ont permis de dégager cinq orientations majeures favorables à une mobilité plus solidaire, servant les intérêts des personnes handi-



capées et des personnes âgées mais aussi permettant à tout voyageur un confort d'usage supplémentaire :

→ **Encourager la mise en cohérence des actions de mise en accessibilité sur l'ensemble de la chaîne des déplacements ;** Il s'agit en particulier d'assurer une meilleure continuité du « parcours usager », d'éviter toute dégradation de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics dans le temps, et même de promouvoir des systèmes de signalisation et de guidage numériques pour une meilleure appropriation de l'espace public par les personnes les plus fragiles.

→ **Améliorer la qualité de service,** c'est-à-dire en particulier de renforcer l'information, l'accueil et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite dans les transports collectifs.

→ **Augmenter le panel de solutions de mobilité à disposition des personnes à mobilité réduite et en simplifier l'accès ;**

Il s'agit également de développer les nouveaux services de mobilité les plus inclusifs possibles (voitures électriques, autopartage, covoiturage, vélos en libre-service, location de bicyclettes, etc.).

→ **Améliorer la qualité des espaces publics, et en particulier, préserver, sécuriser et apaiser les déplacements piétons ;** Il s'agit de promouvoir les mobilités actives (la marche notamment), et même de garantir le maintien de la mobilité des personnes âgées en luttant contre leur sédentarité souvent forcée qui constitue le principal facteur d'entrée dans la dépendance. Il s'agit de faire de la rue un espace à vivre favorable au déplacement des usagers les plus vulnérables.

→ **Investir le champ de l'accessibilité par le numérique,** c'est-à-dire permettre l'émergence de services innovants d'information multimodale. Enfin, l'accessibilité du numérique et par le numérique pose une double question essentielle. En effet, le numérique incarne, d'un côté, un potentiel facilitateur pour de nombreuses personnes handicapées au travers d'applications diverses mais d'un autre côté, le numérique peut, si l'on n'y

prend garde, représenter un facteur d'exclusion. Nombre d'applications ne sont pas accessibles et ne donnent pas d'informations sur l'accessibilité.

Or, la connaissance du niveau d'accessibilité des réseaux de transports (et de la voirie d'ailleurs) et la préparation du déplacement sont une nécessité pour les personnes handicapées ou fragilisées. La mise à disposition des informations sur le niveau d'accessibilité des transports permet d'améliorer l'accessibilité, encore imparfaite aujourd'hui, des réseaux de transports en permettant aux personnes les plus vulnérables d'effectuer les meilleurs choix en toute connaissance de cause. Ne nous y trompons pas, il ne s'agit pas de simples mesures techniques, peu intelligibles pour les profanes mais de relever un immense défi : celui de faire en sorte que chaque citoyenne, chaque citoyen, quel qu'il soit, ait sa place, toute sa place au sein de notre société. Pour que le Vivre ensemble devienne, demain, une réalité. <



Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public

Près d'une personne âgée de plus de 75 ans sur deux déclare aujourd'hui être gênée physiquement ou limitée dans ses déplacements. Les seniors sont fortement exposés au risque d'accident de la circulation, avec 36 % des tués piétons, alors qu'ils ne représentent que 9 % de la population. Or, dans 30 ans, la part des plus de 75 ans dans la population aura doublé.

Afin de limiter les conséquences de l'avancée en âge sur l'exposition aux accidents et aux chutes, sur la perte progressive d'autonomie et l'isolement social des seniors, les collectivités locales ont la responsabilité d'aménager la voirie et l'espace public pour les rendre plus accueillants, praticables et sûrs pour tous.

Un espace public accueillant et lisible est un facteur indispensable pour inciter les personnes âgées à sortir régulièrement, et leur permettre de maintenir du lien social, un bon état de santé et donc une plus grande autonomie. À contrario, une mauvaise qualité des espaces génère du stress, de l'inconfort et de la fatigue pour des usagers souvent plus vulnérables du fait de leur âge et de leurs capacités physiques. Il est donc important de se poser la question : *L'espace public donne-t-il envie de s'y déplacer ou d'y séjourner ?*

Pour encourager les piétons âgés à sortir de chez eux, il s'agit d'une part de proposer des espaces publics conviviaux, propices à la rencontre, au jeu, à l'observation. La qualité des ambiances y contribue grandement. Il s'agit d'être attentif :

→ **à la qualité paysagère** : présence d'espaces verts, propreté, ect.



→ **au confort** : présence de bancs et de toilettes à intervalles réguliers le long des cheminements, diversité d'ambiance avec des espaces calmes et d'autres plus vivants, protection contre le soleil ou la pluie, etc.

→ **au sentiment de sécurité procuré par les aménagements** : cheminements piétons les plus directs possibles, éclairage, respect des règles de sécurité, etc.

D'autre part, une bonne lisibilité des espaces offre aux piétons une compréhension immédiate de leur environnement : compréhension des usages possibles (vélos, bus, etc.), des principales règles de fonctionnement (priorités) mais aussi de la place de chacun. L'organisation de l'espace mais aussi le traitement des limites (couleurs, textures, etc.) et la signalétique sont des moyens importants pour rendre l'environnement plus com-

Amélie Goepp,
Chargée d'études Usages et Accessibilité, Cerema Normandie-Centre
Nicolas Merle,
Chef de l'unité Usagers et partage de la Voirie, Cerema Centre-Est

préhensible pour les piétons, notamment les plus vulnérables.

Une autre préconisation importante pour concevoir un espace public adapté pour tous vise à rendre les espaces praticables, afin de faciliter les déplacements, de réduire la fatigue et d'éviter les risques de chutes. En effet, la peur de chuter constitue la première appréhension chez les personnes âgées. Et, de fait, les chutes représentent 90 % des accidents de la vie courante recensés dans les services d'urgence chez les plus de 75 ans et sont la principale cause de traumatisme chez les plus de 70 ans.

Sur ce point particulier, le respect des règles d'accessibilité suivantes permet notamment de réduire ce risque et de faciliter le déplacement des piétons âgés :



d'accident, les collectivités peuvent mobiliser deux leviers principaux :

→ **Garantir une largeur de cheminement minimale** apporte un confort de déplacement et évite les bousculades ;

→ **Choisir des revêtements stables, plans et non glissants** en toutes conditions climatiques ;

→ **Éviter ou traiter les dénivelés** (bordure biseautée, chaussée surélevée, ruptures de niveau équipés de garde-corps, etc.) afin d'éviter les chutes ou déséquilibres, nombreux en montée ou descente de traversées ;

→ **Éviter les obstacles permanents et temporaires** sur les cheminements ou a minima favoriser leur détection : mobilier urbain hors cheminement, stationnement non autorisé de voitures, débordement des terrasses, panneaux publicitaires, gestion des poubelles, végétation et obstacles en saillie, etc. ;

→ **Garantir un cheminement sécurisé et signalé en phase chantier** ;

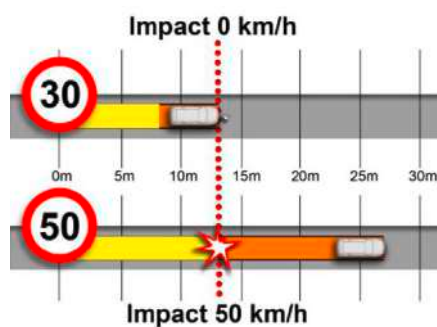
→ **Entretien régulièrement des cheminements piétons** (balayer les feuilles, éviter la formation de verglas, etc.).

La qualité d'accueil de l'espace public doit être complétée par une organisation de la circulation et des aménagements de voirie plus sécurisés pour les seniors.

80 % des seniors accidentés le sont dans « leur droit » et, dans la plupart des situations, alors qu'ils traversent la rue sur des passages piétons matérialisés, fréquemment et faussement dénommés « passages protégés ». Afin de réduire cette exposition au risque

L'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

La modération de la vitesse en ville à 30 km/h est une condition indispensable pour permettre la cohabitation en sécurité des piétons, cyclistes et automobilistes. En circulant à 30 km/h, les automobilistes ont un champ de vision élargi, les distances d'arrêt sont très sensiblement réduites et les accidents – lorsqu'ils ont lieu – sont de faible gravité.



La voirie urbaine a vocation à être aménagée en zone 30, ou en zone de rencontre (les piétons y sont prioritaires en traversée et en cheminement et le trafic limité à 20 km/h), sur environ 80 % de son linéaire, à l'exemple de la métropole grenobloise, qui a inversé la règle (50 km/h) et l'exception (zones de circulation apaisée) en 2016.

LA SÉCURISATION DES TRAVERSÉES PIÉTONNES

Les traversées piétonnes sont les lieux principaux d'interaction entre piétons et circulation motorisée. Elles doivent donc être aménagées pour faciliter la visibilité réciproque entre usagers, réduire la vitesse du trafic motorisé et permettre la traversée sans déséquilibre. Les gestionnaires de voirie doivent donc être attentifs :

→ **Au positionnement du passage piéton** pour faciliter la covisibilité, ainsi qu'au dégagement de la visibilité en amont de la traversée (neutralisation du stationnement sur 5 à 10 m et absence de mobilier ou de masque végétal) ;

→ **À la modération du trafic en approche et au niveau de la traversée**, par exemple en positionnant le passage piéton sur un plateau surélevé ;

→ **À la transition trottoir / chaussée**, aménagée sans dénivelé, avec un revêtement plan et non glissant ;

→ **À l'aménagement d'îlots-refuges** dans le cas de rues à double sens de circulation ou à plusieurs voies, larges ou complexes ;

→ **À la lisibilité des feux piétons**, dont la durée de traversée au vert piéton doit être adaptée à la vitesse réduite de marche des seniors.

Afin de mieux prendre en compte les besoins des seniors dans l'aménagement de l'espace public, leur implication auprès de la collectivité est un facteur de réussite indispensable. Il s'agira de rechercher au maximum la participation des personnes âgées le plus en amont possible afin de concevoir des espaces adaptés et appropriables.

L'opération « les aînés – oubliés de la circulation », mise en place par l'association transports environnement (ATE) à Genève, a ainsi permis de diagnostiquer la qualité des aménagements, par des visites de quartier de personnes âgées accompagnées par un professionnel. Formalisée dans des fiches de relevé, cette opération permet de porter à la connaissance de la collectivité les problèmes rencontrés au quotidien par les seniors dans leurs déplacements, et d'y apporter ainsi la solution la plus adaptée.

Concevoir un espace public adapté aux besoins de mobilité des seniors, c'est de façon plus générale répondre à l'objectif d'une ville accessible à tous, facilitant la mobilité des enfants et des personnes à mobilité réduite, de toute personne gênée dans ses déplacements de façon permanente ou temporaire. <



RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES :

- Fiche Handicaps et usages n°3 - La mise en accessibilité : un levier en faveur des personnes âgées, septembre 2017
- Fiche Marche n°1 - Mieux accueillir les piétons âgés - Recommandations d'aménagement, Cerema, novembre 2016
- Rapport - Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain - État de l'art, Cerema, juin 2016
- Fiche Mobilités et transports n°32 - Les seniors : un enjeu pour les politiques de déplacements, Cerema, décembre 2014
- Dossier - Les seniors : un enjeu pour les politiques de déplacements, Cerema, octobre 2012

La rue pour tous, pour toutes les générations et de multiples usages

« *L'espace public est un lieu où on circule mais aussi où on séjourne* » rappelle souvent Jan Gehl, urbaniste danois qui a travaillé dans le monde entier. La rue est bien plus qu'un lieu destiné au mouvement, c'est un espace de vie où certaines des activités doivent trouver leur place, quel que soit l'âge de ses usagers.

L'espace public accueille de très nombreuses fonctions qui font la richesse de la ville. En matière de circulation, on dénombre, par exemple, les voitures particulières, les transports collectifs, les camions de transport de marchandises... mais aussi les marcheurs et les cyclistes qui s'y déplacent. Dans le domaine des usages plus sédentaires, on peut citer les marchés, les terrasses de café, les espaces verts, les parvis des équipements publics, les jeux de boules... et le stationnement.

Toutes ces activités sont appelées à coexister bien qu'elles soient liées à des besoins très divers et souvent contradictoires. Les usagers de l'espace public appartiennent à des catégories sociales et d'âge différentes, dont les motivations ne sont pas les mêmes. Parmi eux, les personnes à mobilité réduite ont des contraintes et des besoins particuliers qui ne sont pas toujours pris en compte. La référence des aménageurs, en effet, est la catégorie la plus répandue : usagers d'âge moyen, en bonne santé et généralement de sexe masculin.

DES TRAVAUX UNIVERSITAIRES ET DES PRATIQUES

Lors de la conférence Walk21 de Vienne en 2013, des travaux universitaires montrant le parallélisme entre les besoins de deux groupes d'âge, les jeunes et les aînés, ont été présentés. Cette convergence est particulièrement utile à établir pour montrer aux donneurs d'ordres que, ensemble, ces deux catégories d'usagers représentent une partie importante de la population et qu'il est légitime d'utiliser l'argent public pour améliorer leur bien-être.



Anne Faure,
Urbaniste
Association Rue de l'Avenir

À l'université de Vienne (Autriche), des travaux ont porté sur la reconnaissance des « *points noirs* », leur repérage par GPS et leur cartographie. L'étude des obstacles concrets mais aussi des problèmes subjectifs a été abordée : les besoins communs des jeunes (6/14 ans) et des aînés (+ de 65 ans), carrefours, barrières, trottoirs, bancs, rampes, ont été mis à jour.

À Vancouver, l'opération « *Panthères Blanches* » consiste à faire systématiquement participer des personnes de plus de 65 ans au processus de décision sur l'aménagement urbain. Cette pratique s'appuie sur les constats de la ville : ce sont les plus de 65 ans qui marchent et observent le plus. Ils ont une bonne connaissance et une expérience du vécu de leur environnement. C'est une référence pour les usagers des autres catégories d'âge.

En France, dans de nombreuses petites et moyennes communes de l'ouest, des politiques de reconquête de l'espace public au profit de tous les habitants ont vu le jour. Généralement basées sur le constat des nuisances et du danger de la vitesse des automobiles, elles consistent à contrôler le trafic et utilisent différents moyens : aménagements visant à ralentir la circulation, plans de hiérarchisation des vitesses autorisées en fonction de la vocation des voies, mise à 30 de l'ensemble de la zone agglomérée...

LA MAÎTRISE DE LA VITESSE AUTOMOBILE AU CŒUR DU BIEN-ÊTRE URBAIN

Depuis de nombreuses années, les relations entre accidentologie et vitesse automobile sont connues : les seuils de 30 km/h et 50 km/h en matière de mortalité ont été mis en valeur par de très nombreuses

enquêtes et statistiques. D'autres facteurs font maintenant consensus : le bruit de la circulation et la production de particules fines, principalement dus au frottement des pneus sur le sol, augmentent avec la vitesse. Plus généralement, le sentiment subjectif d'insécurité est ressenti par la plupart des usagers lorsque la circulation est rapide et mal contrôlée.

Pour ces raisons, on assiste à la multiplication des « *zones 30* » depuis une vingtaine d'années. Les mesures dites « *Code de la rue* » de 2010 ont établi le statut de « *Zones de rencontre* » (vitesse limitée à 20 km/h et priorité au piéton). Plus récemment, la loi de « *Transition énergétique* » de 2015 a permis aux élus de choisir une vitesse de référence inférieure à 50 km/h sur tout ou une partie du territoire communal.

Première expérience à grande échelle en Europe, la métropole de Grenoble a adopté en 2015 la vitesse de 30 km/h, pour quarante trois communes sur les quarante neuf que compte l'agglomération, à l'exception des artères principales qui sont limitées à 50 km/h. Les premiers résultats d'évaluation montrent que l'ensemble des vitesses pratiquées a largement diminué.

La maîtrise de la vitesse est un préalable incontournable à un meilleur accueil des usagers vulnérables. C'est le premier acte de la reconquête de l'espace public au profit des enfants et des seniors. Le dialogue avec la population, l'explication des mécanismes et la coproduction d'un espace public renouvelé sont nécessaires.

LA VIE DE QUARTIER

Repas de quartier, brocantes, fêtes diverses, permettent aux habitants de se rencontrer mais surtout de faire quelque chose

ensemble : musique, jeux et, avant tout, préparation d'un événement collectif impliquant plusieurs générations. C'est aussi l'occasion de faire l'expérience d'une autre façon de vivre la rue, sans contraintes de circulation, dans une ambiance apaisée et moins bruyante. Le bénéfice est direct mais c'est aussi une préfiguration de ce qui peut devenir un nouvel aménagement.

La fermeture de rues à titre temporaire pour le jeu des enfants est un dispositif ancien dans de nombreux pays. Il commence seulement depuis quelques années à se répandre en France. Il s'agit d'événements ponctuels, puis de pratiques régulières qui visent au bien-être des enfants mais qui sont un vecteur de lien social et de cohésion de quartier. La concertation nécessaire à la mise en place de ces projets sollicite parents, voisins, grands-parents et enfants.

C'est à l'échelle de la rue que des liens inter-générationnels peuvent se tisser plus facilement. Surtout si l'environnement permet aux enfants comme aux seniors de se déplacer facilement et en sécurité : aide aux devoirs, heure du conte... Les choix d'aménagement de l'espace rue ont un impact important sur les rencontres entre habitants d'un quartier et en particulier entre générations.

LA RUE POUR TOUS LES ÂGES

Parmi les nombreux éléments qui favorisent la pratique conviviale de la rue, on peut faire quelques recommandations, sans prétention d'exhaustivité. Il existe une littérature technique abondante (notamment CEREMA).

→ La continuité des itinéraires

L'espace public urbain a été conçu en référence à l'automobile : dans les années 70, il fallait « adapter la ville à l'automobile » et nous héritons d'aménagements où le piéton a été complètement oublié. Les plus pénalisés sont les personnes en situation de handicap ou les enfants, dont le système cognitif n'est totalement formé que vers une dizaine d'années.

Il est donc nécessaire d'éviter les détours infligés aux piétons aux carrefours, de disposer de temps de feux suffisants pour les personnes à mobilité réduite et de concevoir des aménagements spontanément lisibles.

→ Les bancs et les assises

Indispensables aux aînés mais très utiles aux mamans qui se déplacent avec de jeunes enfants, les bancs sont un mobilier urbain qui a disparu de nos villes pour de faux



« L'heure du conte » - Photo de Vanessa Bérot

motifs de sécurité. À l'inverse, il est avéré que la présence humaine dans l'espace public dissuade beaucoup de petits délits. Les bancs sont nécessaires mais leur implantation demande réflexion. D'autres objets peuvent servir d'assises : murets, margelles, emmarchements... et permettent le dialogue entre générations.

→ La qualité des sols

De façon évidente, la planéité des sols et leur glissance sont des paramètres importants. Ces facteurs varient avec l'entretien quotidien, nettoyage des feuilles mortes par exemple, et la périodicité des campagnes de travaux. La concertation avec les habitants en matière de maintenance est nécessaire. Le signalage des dysfonctionnements est utile pour les équipes de terrain. Il existe des sites dédiés à ces signalements dans certaines villes.

→ L'éclairage

En France, il fait nuit à 17 heures une bonne partie de l'année, c'est-à-dire à un moment de la journée où il est encore utile de sortir pour faire des courses, rentrer de l'école... Le rôle de l'éclairage est important dans les motivations des personnes âgées pour sortir, dans l'acceptation des parents à laisser les enfants se déplacer seuls. L'éclairage des traversées piétonnes est un élément nécessaire à la sécurité des déplacements.

→ Le végétal

Plébiscité dans les enquêtes auprès des habitants, l'apport de végétal dans l'aménagement de l'espace de la rue n'est pas seulement un décor. Les plantations sur une place, un square, un retrait d'alignement constituent des îlots de fraîcheur. Ce moyen agréable de favoriser la pratique de l'espace public sera de plus en plus utile en raison du changement climatique, en particulier pour les piétons seniors et le jeu des enfants.

→ L'accès aux transports collectifs

Complémentaires de la marche, les transports collectifs sont très utilisés par les jeunes de moins de 18 ans et les personnes âgées. Leur accès n'est toutefois pas toujours facile pour une personne de petite taille ou âgée. Le soin apporté à la conception du point d'arrêt, la protection contre la pluie et le vent, l'indication du temps d'attente, l'attention portée à l'aménagement des abords, le confort des sols, la hauteur des trottoirs et plantations améliorent l'accessibilité aux transports.

→ Les double-sens cyclables

Les double-sens cyclables font encore peur à certaines personnes qui n'en comprennent pas l'utilité. Les cyclistes se déplacent grâce à leur force musculaire et sont pénalisés par les rues à sens uniques. Ils sont tentés de rouler sur le trottoir pour raccourcir leurs trajets. La mise en place des double-sens cyclables rend l'usage du trottoir au piéton. Il n'y a pas d'occurrences significatives d'accidents dus à ce dispositif, ni en France ni dans les pays où la pratique du vélo est beaucoup plus répandue.

LA RUE, UN BIEN COMMUN

La rue apaisée est un espace de vie où les générations peuvent se rencontrer, échanger, s'entraider : elle contribue à créer des quartiers vivants et attractifs. C'est un bien commun dont la surface est limitée et qu'il faut protéger. <

Une enquête réalisée à San Francisco par Don Appleyard et ses étudiants de Berkeley en 1980 a montré, à l'aide de trois exemples de rues à la circulation différente, comment le trafic pénalise l'appropriation du quartier par les habitants :

- Lorsque le trafic est léger, il permet de nombreuses interactions, les trajets déclarés par les habitants sont nombreux, leur représentation du quartier va au-delà de la rue.
- Lorsque le trafic est moyen, on observe beaucoup moins de relations entre les habitants, la notion de quartier concerne un territoire plus réduit.
- Lorsque le trafic est lourd, les trajets des habitants du quartier se limitent à l'intérieur de la parcelle, il n'y a plus de traversées vers l'autre rive, la représentation du territoire du quartier se réduit à celle du logement.

(« *Livable streets* », D. Appleyard - 1981 - University of California Press, Berkeley)

Quels leviers pour favoriser le report modal des populations seniors ?

EXEMPLE DES FORMATIONS MOBILITÉ ADAPTÉE, RÉALISÉES PAR LE CEREMH*

L'avancée en âge va généralement de pair avec une sédentarisation. Celle-ci est évidemment à mettre en lien avec la perte générale de capacités (motrices, sensorielles, cognitives...) caractérisant le processus de vieillissement, qui rend plus difficile l'exécution de certaines tâches, et notamment la marche, la conduite automobile ou l'utilisation des transports en commun.

L'arrêt de la conduite est souvent vu par les personnes âgées se déplaçant en voiture comme «*signe d'entrée dans la vieillesse voire dans la dépendance*»¹, notamment parce que les reports modaux sont généralement faibles. En effet, les alternatives à la voiture, et en particulier les transports en commun, deviennent également plus problématiques : selon l'enquête Mobilate², les personnes âgées de plus de 75 ans trouvent que le bus démarre trop vite, sans précaution (38 %). Parmi l'ensemble des personnes âgées (65 ans et plus), 46 % pensent que les portes des bus ou des trams se ferment trop vite, 43 % ont des difficultés à lire les horaires et les itinéraires, 41 % ont du mal à monter et à descendre, 38 % trouvent que les feux de circulation passent trop vite au rouge et les rendent nerveux, 32 % estiment trop faible la fréquence des transports collectifs et 27 % se plaignent du manque d'abri voyageurs et de bancs.

Si ces chiffres nous montrent les progrès que doivent faire les services de transports publics pour devenir réellement inclusifs, ils valident également que les effets du vieillissement affectent de manière transversale les facultés motrices, sensorielles



Pierre-Antoine Leyrat, Chef de Projets,
Faustine Coulmier, Ergothérapeute au CEREMH



Crédit photo CEREMH

et intellectuelles, ce qui génère des difficultés pour chaque mode de déplacement. Si, à l'instar des transports en commun, des leviers d'amélioration intrinsèques existent pour chaque mode, il semble néanmoins que de plus en plus de solutions peuvent permettre aux personnes avançant en âge de se déplacer, et donc conserver un bon niveau de participation sociale³ : aides techniques à la mobilité (cycles adaptés, scooter 4 roues électrique...), services d'aides au déplacement («*accès plus* » de la SNCF), aides à la conduite dans les automobiles...

Face à cette augmentation de l'offre qui est peu suivie d'effet (par exemple, on ne compte en France que quelques milliers d'utilisateurs de scooter PMR contre

500 000 au Royaume-Uni), la question du report modal et de l'acceptation (au sens large) de ces nouvelles solutions est centrale.

Si les personnes en situation de handicap jeunes montrent généralement une vraie appétence pour les nouvelles solutions, les personnes âgées ont beaucoup plus tendance à restreindre leur participation sociale lorsqu'elles sont contraintes à réduire, voire abandonner, l'utilisation d'un mode de déplacement. Deux facteurs semblent expliquer ce phénomène. Tout d'abord, la baisse générale de capacités entraîne des difficultés accrues pour chacun des modes, ce qui rend d'autant plus problématiques l'apprentissage et l'habituation à une nouvelle manière de se déplacer. Les

1. Catherine Espinasse, «Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées», Groupe de suivi II du Groupe Opérationnel n°1 Mobilité, territoires et développement durable

2. H. Mollenkopf, S. Baas, R. Kaspar, F. Oswald, M. Taken & H.W. Walh., Mobilate Survey Enhancing Outdoor Mobility in Later Life «*Mobility and Satisfaction with Life*». DZFA The German center for research an ageing. 329 pages. Projet européen QL.RT 1999 - 02236.

3. C.Pechoux, P-A Leyrat, «Pédaler pour se déplacer», Expériences en ergothérapie, 26ème série

personnes âgées utilisent généralement le moyen auquel elles sont habituées jusqu'à ce qu'elles ne puissent plus, la question du passage à une autre solution ne se posant qu'une fois que les difficultés ont rendu impossible l'utilisation du mode préférentiel : par exemple, une personne ayant des difficultés de marche va avoir tendance, pour limiter ses déplacements piétons, à augmenter l'utilisation de son véhicule. Lorsqu'elle ne pourra plus conduire, le retour à la marche, qui nécessitera bien souvent l'utilisation d'une aide technique, sera d'autant plus difficile.

D'autre part, cette baisse de capacités s'accompagne souvent d'une baisse de motivation générale pour les activités sociales génératrices de déplacement, ce qui entraîne une sédentarisation des activités. La question de l'anticipation de la baisse de capacités pour multiplier ses solutions de déplacement avant qu'il ne soit trop tard semble donc cruciale. Afin d'amener des éléments de réponse à cette question, des actions de sensibilisation, d'information et de formation autour de toutes les solutions de mobilité existantes pour ces publics en perte de mobilité sont à mener.

Le CEREMH, Centre de RESSOURCE et d'innovation Mobilité Handicap, structure associative ayant pour but de favoriser la mobilité des personnes en situation de handicap, a donc mis en place, en 2014, des formations de mobilité adaptée envers les publics avançant en âge.

Cette action, financée par la CNAV, la Fondation PSA Peugeot Citroën, AG2R la Mondiale, Humanis, CCAH, la Fondation de France, le Groupe IRCHEM et Réunica, s'inscrivait dans la continuité de l'ouverture de notre centre d'essai de cycles adaptés (tricycles, vélo), et de la mise en place d'ateliers mobilité adaptée pour les personnes ayant une déficience intellectuelle⁴.

La première phase d'expérimentation a eu lieu en 2014.

Deux types de partenariat ont été noués : avec des structures d'hébergement de personnes âgées et avec des collectivités territoriales (communes principalement). Les séances, animées par une ergothéra-

peute et un formateur à la mobilité, se déroulaient en trois phases :

→ une sensibilisation, consistant en une présentation synthétique de tous les types d'aides existantes

→ une phase d'échanges bilatéraux avec les personnes et de tests des solutions présentées

→ un bilan des tests et une ouverture vers une formation éventuelle, ciblée sur un type d'aide technique, en situation.

Au cours des 6 mois d'expérimentation, 153 personnes de plus de 60 ans vivant en résidence senior ou en foyer hébergement ont participé à nos ateliers.

Un questionnaire soumis aux participants, et auquel 63 personnes ont répondu, nous a donné des premiers enseignements : tout d'abord, 76 % des personnes ont considéré que les ateliers leur avaient permis de découvrir de nouveaux moyens de déplacement. Malgré ce chiffre positif, seulement 56,6 % des répondants (69,6 % chez les 60-77 ans, 48,6 % chez les 78-87 ans, 51,7 % chez les plus de 88 ans) ont considéré qu'une des solutions découvertes pouvait potentiellement leur apporter une amélioration en termes de qualité de vie. 21,6 % (30,4 % chez les 60-77 ans, 23,8 % chez les 78-87 ans, 10,5 % chez les plus de 88 ans) ont déclaré être intéressés par une formation pratique à l'utilisation d'une des solutions proposées.

Au delà de la satisfaction générale observée, deux constats émergent de ces chiffres. Tout d'abord, il existe une variabilité liée à l'âge sur la perception concernant l'impact possible de nouvelles solutions et sur l'intérêt manifesté pour une formation (qui marque l'envie concrète de se lancer dans un nouveau projet de mobilité). Cette variabilité confirme que ce type de sensibilisation doit être fait le plus tôt possible, quand les difficultés ne sont pas encore trop importantes.

D'autre part, la captation d'attention de ces publics, en particulier pour les sujets les plus âgés, semble nécessiter une autre approche que pour les sujets plus jeunes qui s'accommodent bien de supports plus traditionnels. Ceci a été particulièrement observé (bien que difficilement mesurable) lors de la phase de présentation générale des solutions, au cours de laquelle les capacités attentionnelles sont les plus sollicitées. Cette bonne perception de nos ateliers, et l'expérience accumulée, nous ont permis

de développer ces actions et de les diffuser sur d'autres territoires. Cependant, afin d'apporter un plus dans l'animation et ainsi mieux capter l'attention de nos participants, nous avons repensé la phase de sensibilisation avec une troupe de théâtre, la Luba⁵, dont l'enthousiasme et l'implication antérieure autour de la mobilité en ont fait un partenaire tout désigné.

Nous avons ainsi construit une co-animation Luba/CEREMH, afin d'apporter un ton ludique et convivial, et ainsi mieux capter l'attention et l'intérêt de notre public.

L'atelier débute par une saynète de théâtre préalablement préparée par les comédiens, mais pouvant laisser place à l'improvisation en fonction des retours des participants. Cette saynète permet de désamorcer l'appréhension de la perte de mobilité et des solutions existantes, qui semblent toujours connotées à la notion de « handicap » chez les participants. Elle apporte un véritable climat de confiance, qui favorise alors l'interactivité et dynamise les échanges. Ces aides à la mobilité, méconnues du public, étant souvent source d'appréhension, il est important lors de ces ateliers de faire un lien direct avec leurs activités afin que les participants se projettent mieux dans leur quotidien. L'ergothérapeute et le formateur mobilité du CEREMH sont dans de meilleures conditions pour faire une présentation détaillée de chaque aide technique (draisienne, tricycle avec assise adaptée, bicycle adapté avec assistance électrique, scooter PMR), vivement accompagnés par les comédiens qui mettent en scène l'utilisation des solutions présentées. Les participants sont ensuite plus en confiance pour essayer eux-mêmes ces aides à la mobilité, dans un environnement sécurisant et sécurisée.

Après plusieurs ateliers, nous constatons les effets positifs de l'approche théâtrale. La co-animation avec les comédiens de la Luba dédramatise l'utilisation de ces solutions. La présentation dynamique permet aux usagers de mieux se rendre compte des apports de ces solutions en termes d'autonomie dans leur mobilité au quotidien, et l'information est mieux reçue par les participants. <

4. http://www.cotita.fr/IMG/pdf/3-Ateliers_Mobilite_Adapted.pdf

5. <https://www.laluba.org>

• Centre de Ressources et d'Innovation Mobilité Handicap
• www.ceremh.org / Velizy - 78 -

Le vélo, c'est toute la vie !

L'atout mobilité et santé des seniors

En 2050, la France comptera plus de 20 millions de personnes de 65 ans et plus. La mobilité des aînés est une question majeure. C'est à la fois un enjeu parce qu'elle conditionne l'autonomie et le lien social et un défi tant les lieux de vie ne sont pas conçus pour et par les personnes âgées. Le bien-être, la qualité de vie, la prévention des maladies des personnes âgées sont aussi des défis majeurs pour notre société. Dans ces deux domaines d'action, le vélo offre un gisement de solutions. Accès à la mobilité et source d'activité physique, il permet de remettre en mouvement toutes les générations. Mais il lui faut gagner davantage la confiance des Français qui avancent en âge et, plus encore, l'intérêt des aménageurs et des acteurs de santé.

Le vélo représente à peine plus de 3 % des déplacements des 60-74 ans et 2% des 75 ans et plus contre respectivement 30 % et près de 40 % pour la marche. Mais quand on les interroge, on voit que les seniors pratiquent régulièrement le vélo et même davantage que la moyenne des Français. 35,5 % des 65 ans et plus font du vélo pour le loisir ou la mobilité plusieurs fois par semaine contre 22,3% de la population¹.

Comme le souligne le Cerema², « être âgé » caractérise une manière de vivre et de se déplacer plus qu'un âge défini. Les aînés constituent un groupe varié selon qu'ils sont de jeunes retraités ou qu'ils entrent dans ce qu'il est commun d'appeler le grand âge. La relation des aînés au vélo est également très différente entre un Robert Marchand qui pratique encore quelques entraînements à vélo sur piste dans sa 105^{ème} année et les personnes qui n'ont qu'un lointain souvenir de la bicyclette.

Véronique Michaud,
Secrétaire générale
Club des villes et territoires cyclables



Photo Alain Dalouche

LIBERTÉ DE MOUVEMENT

Si le maintien à domicile des aînés préoccupe les acteurs publics, leur mobilité n'est bien souvent prise en compte qu'en termes de sécurité et d'accessibilité. La vulnérabilité des personnes âgées et leurs besoins spécifiques font l'objet d'attention mais leur liberté de mouvement et le confort de leurs déplacements quotidiens, qui agissent directement sur leur usage de la ville et sur le lien social, mériteraient d'être davantage considérés dans les choix de planification et d'aménagement. Les besoins de seniors ne doivent pas être exclusivement confondus avec ceux des personnes handicapées. Près d'une personne de plus de 75 ans sur deux déclare en effet être gênée physiquement ou limitée dans ses déplacements³.

La marche est bien identifiée comme un mode de déplacement et un gisement d'activité physique - c'est le mode de déplacement des personnes qui ont progressi-

vement abandonné les autres moyens de transport avec l'avancée en âge -, a contrario le vélo n'est pratiquement jamais encouragé comme une solution à la disposition des aînés pour se déplacer tout en gardant une activité physique régulière. Et pourtant !

REMÈDE ANTI-SÉDENTARITÉ

Les seniors se déplacent davantage aujourd'hui qu'il y a vingt ans et de plus en plus en voiture. Cet usage accru de la voiture a un impact sur l'activité physique des seniors qui sont, avec les jeunes, les plus touchés par la sédentarité et ses conséquences sur la santé.

Une activité physique régulière diminue de moitié le risque d'un grand nombre de cancers, de maladies cardiovasculaires et d'ostéoporose. Les personnes physiquement actives voient leurs risques de maladies d'Alzheimer et de Parkinson diminuer de 40 %. Et de dégénérescence maculaire de 80 % ! L'activité physique retarde le vieillissement cognitif. Si la marche

1. Les Français et le vélo : enquête TNS Sofres pour le Club des villes et territoires cyclables, 2013

2. Fiche « Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public » - n°2 - novembre 2016

est très recommandée, le vélo est encore perçu comme peu adapté à l'avancée en âge, dangereux, ou nécessitant une bonne condition physique et des capacités dont la personne âgée ne dispose plus. Or, la pratique du vélo peut s'avérer plus aisée que la marche pour des personnes souffrant de pathologies comme la maladie de Parkinson, grâce notamment au mouvement continu du pédalage.

Le nouveau PNNS⁴ recommande quatre types d'exercice pour les personnes âgées. Mais l'essentiel est de lutter au quotidien contre la sédentarité, comme le souligne le professeur Rivière, spécialiste de l'activité physique chez le sujet âgé⁵. Trente minutes d'exercice ne compensent pas huit heures en position assise. « *Le principe est de trouver tous les moyens de bouger* » indique le spécialiste qui rappelle que quel que soit l'âge auquel nous démarrons une activité physique, nous ralentissons le processus de perte de capacités physiques et d'arrivée dans la dépendance.

VIVRE ET BOUGER ENSEMBLE

La dimension santé fait ainsi progressivement son apparition dans les politiques d'aménagement des villes. Une ville où on se déplace et non où on circule, avec des espaces publics multifonctionnels qui favorisent l'échange et non le transit, invite à se servir de son corps pour se transporter. À pied d'abord, mais aussi en combinant marche et transports collectifs quand les distances s'allongent, et à vélo. Mais aujourd'hui, près de la moitié des ménages de seniors habitent aussi une maison individuelle dans des communes rurales ou périurbaines⁶ caractérisées par une moindre densité des services et des équipements, donc un éloignement voire un isolement que les transports publics, souvent lacunaires, ne pallient pas. À ces personnes aussi, il faut offrir des solutions de mobilité alternatives à la voiture et le vélo en est une s'il peut être pratiqué en confort et sécurité. Hors agglomération, c'est le développement des pistes cyclables, des voies vertes et l'abaissement de la vitesse des motorisés qui permettent d'encourager la pratique du vélo même auprès des personnes fragiles.

La sécurité du cycliste vient immanquablement dans le débat quand on promeut l'usage du vélo pour les personnes qui avancent dans l'âge. Le sentiment d'insé-

curité du mode est encore très partagé et il peut paraître déraisonnable d'encourager sa pratique auprès des personnes âgées pour la mobilité de tous les jours alors qu'on admire les performances de cyclotouristes âgés sans interroger l'exposition au risque sur les routes, hors agglomération, où ont pourtant lieu les accidents les plus graves. À tel point que le vélo est le plus souvent absent des études et des articles scientifiques sur la mobilité des seniors !

Là encore, les conditions de la sécurité du déplacement à vélo des seniors et de l'encouragement de cette pratique pour les loisirs ou la mobilité utilitaire sont davantage à inscrire dans des politiques d'urbanisme et de transports que dans une série de mesures spécifiques.

RALENTIR

On ne peut nier qu'il y a un sur-risque chez les piétons et les cyclistes âgés. Les plus de 65 ans représentent en effet 52% des piétons et 41% des cyclistes tués en 2016 alors qu'ils ne constituent que 19% de la population. Ce sur-risque s'explique par la diminution des capacités physiques et des fonctions de perception et de décision. La prévention ne doit pas consister à empêcher les plus de 65 ans à sortir de chez eux mais bien à rendre l'infrastructure plus accueillante, mieux adaptée au vieillissement de la population.

Les générations qui arrivent à la retraite sont en meilleure forme physique. Les seniors sont de plus en plus nombreux à faire du vélo pour entretenir leur condition physique, pour les loisirs et se déplacer. La majorité des accidents de cyclistes (72%) se déroulent à l'occasion de trajets de loisirs et non pendulaires (domicile-travail). 52% des tués cyclistes le sont hors agglomération. Par exemple sur les petites routes dites « *tranquilles* » où chacun se croit seul. Comme le souligne Benoît Hiron du Cerema⁷, il convient de changer notre façon de penser en se disant que les cyclistes sont présents sur tous les réseaux ! Et parmi eux, de plus en plus de personnes de 65 ans et bien plus !

Pour tous, la ville accueillante, bienveillante, est une ville apaisée. Fluide et non rapide, une ville dans laquelle il est possible de se déplacer à son rythme, sans être exposé au danger de ceux qui sont pressés et rapides. Autrement dit, la ville pour tous dans laquelle les aînés, les enfants, les personnes souffrant de handicaps peuvent aller et venir.

L'abaissement des vitesses des motorisés est une condition préalable pour organiser cette ville inclusive, favoriser le déplacement à pied et permettre de réintroduire le vélo à tous les âges de la vie.

LE VÉLO S'ADAPTE

L'assistance électrique au pédalage a boosté la pratique du vélo ces dernières années en remettant en selle des personnes éloignées de la bicyclette en raison de leur perte de capacités physiques ou de handicaps et de leurs distances de déplacement. Parmi elles, un grand nombre de seniors et le succès de la prime à l'achat pour un vélo à assistance électrique en 2017 le confirme avec 40 % de retraités parmi les bénéficiaires de l'aide. Des vélos adaptés permettent aussi, avec ou sans assistance électrique, d'agir sur la sécurité. Par exemple au démarrage où le manque de puissance du cycliste âgé peut entraîner un déséquilibre. Le tricycle, qu'il soit en delta avec deux roues derrière ou à l'inverse, deux roues devant et une derrière, offre ainsi une stabilité appréciable et une plus grande emprise avec une mise à distance des véhicules motorisés.

La gamme des vélos va se diversifier avec des produits adaptés à tous les âges, toutes les conditions et toutes les pratiques. Désormais, les enfants apprennent à aller à vélo sur des draisennes pour acquérir l'équilibre avant le pédalage et non les deux en même temps. Le tricycle est devenu l'affaire des grands notamment pour les aînés et les personnes souffrant de handicaps.

Il y a un gisement d'innovations dans le vélo, notamment du côté des solutions adaptées à la diversité des usages et des publics⁸. À l'image de ces sorties en triporteurs proposées aux résidents de maisons de retraite par des initiatives comme la bien-nommée « *A vélo sans âge* ».

Le vélo est familier de tous les Français, à tous les âges. L'encouragement de sa pratique tout au long de la vie répond aux objectifs des politiques publiques de santé, de développement durable, d'équité. Il doit trouver désormais des traductions concrètes dans les programmes d'action pour adapter notre société au vieillissement. Et dans le futur plan national interministériel vélo. On verra alors en France de plus en plus de cyclistes âgés comme c'est déjà le cas chez nos voisins scandinaves, néerlandais et allemands. Et comme au Japon ! <

3. Enquête nationale transports et déplacements

4. Plan national nutrition santé

5. Cf. La parole au Professeur Daniel Rivière, CHU de Toulouse dans la lettre d'information de l'ONAPS, n°7, septembre 2017

6. Les seniors : un enjeu pour les politiques de déplacements, Cerema, 2014

7. Agir sur la sécurité à vélo in Ville&Vélo, n° 78, janvier-février 2018

8. Voir notamment les travaux et solutions de vélos adaptés du Ceremh - Centre de Ressources et d'innovation Mobilité Handicap <http://www.ceremh.org>

Marcher, c'est le pied !



Un article du magazine Notre Temps (Novembre 2017)

* Les données de l'article sont issues d'un sondage IPSOS réalisé par Notre Temps, la CNAV et le RFVAA.

Rédigé par Jean-Christophe Martineau, Florence Monteil et Marie Auffret-Pericone

RENDRE LA VILLE AUX PIÉTONS

Marcher par nécessité et surtout par plaisir. En toute sécurité, sur des trottoirs bien balisés. Le rêve ! Certains déménageraient pour ça...

LES CHIFFRES À LA LOUPE

Surprise ! Les 60 ans et plus sont des piétons heureux. La marche est une activité nécessaire à leur équilibre (80 %) qu'ils pratiquent avec plaisir (81 %). Elle est même le symbole d'une certaine liberté pour la quasi-totalité d'entre eux (91 %). Autant d'éléments qui traduisent leur souhait de rester autonomes. La marche en ville reste une pratique sûre : ainsi 92 % des personnes interrogées déclarent n'avoir jamais été agressées au cours des six derniers mois lors de leurs déplacements à pied. À noter cependant que les marcheurs de l'agglomération parisienne sont moins sereins (79 %) que ceux habitant le monde rural (96 %). De même, ils ne sont que 77 % à se sentir en sécurité lors de leurs déplacements à pied, contre 94 % des ruraux. Si la volonté de bouger est partagée par tous les seniors, elle s'infléchit à partir de 80 ans. Conséquence de l'apparition des

premières limitations physiologiques, les « aînés » ne sont que 75 % (contre 81 %) à trouver plaisant de se déplacer à pied, et 86 % (contre 91 %) à se sentir libres en marchant dans leur ville. Il y a donc une érosion, mais pas d'effondrement de la motivation des personnes les plus âgées. Enfin, la marche est à ce point synonyme d'indépendance et de bien-être que 41 % des 60 ans et plus (53 % des 60-64 ans, mais encore 30 % des plus de 75 ans) sont prêts à déménager s'ils rencontrent un jour des difficultés pour se déplacer *pedibus* dans leur commune. Avis aux municipalités !

→ Les seniors en tête de peloton

41 minutes de marche à pied en moyenne par jour pour les plus de 60 ans, soit 6 minutes de plus que l'ensemble de la population ! Les seniors se déplacent en tout 1 h 19 quotidiennement (contre 1 h 16). La part de marche représente 52 % de leurs déplacements.

→ La clé du bonheur ?

91 % des seniors se sentent libres et **92 %** sereins lorsqu'ils marchent en ville.

89 % des seniors éprouvent également un sentiment de sécurité.

81 % des seniors éprouvent du plaisir à marcher dans leur ville et autant estiment que cette activité est nécessaire à leur

bon équilibre physique et psychologique.

→ Bouger... s'il le faut

41 % des seniors sont prêts à déménager dans un quartier ou une autre ville où il serait plus facile de se déplacer à pied.

ADAPTER LA VILLE POUR QUE ÇA MARCHE

Des travaux d'aménagement, des services et commerces de proximité, quelques règles de savoir-vivre (et des lois pour les faire respecter)... Encore un effort !

LES CHIFFRES À LA LOUPE

D'accord, près de 7 seniors sur 10 (68 %) se déclarent globalement satisfaits des installations permettant de se déplacer à pied dans leur ville. Mais ils ne sont que 12 % à se dire « *très satisfaits* ». C'est peu... Les 60 ans et plus font contre mauvaise fortune bon cœur ! Très clairement, l'agglomération parisienne est mal notée. 48 % des seniors parisiens sont insatisfaits de leurs conditions de déplacements à pied. 43 % ont déjà manqué de se faire renverser par une voiture et autant sont tombés en raison du mauvais état du trottoir ou de la chaussée. Les 60 ans et plus pointent un certain nombre de freins à la marche : l'état des

« Pour moi, marcher, c'est fondamental ! Et je n'ai pas l'intention d'arrêter. Je me suis déjà fait trois entorses à cause du mauvais état des trottoirs, alors maintenant je me faufile sur la route. Ce qui énerve les automobilistes mais je n'ai pas toujours le choix. Dans le centre-ville, ça va, même s'il n'y a pas de rues piétonnes ni de bancs pour se reposer. Les trottoirs sont larges et entretenus. Les choses se compliquent dès que l'on s'éloigne du cœur de la ville. Les trottoirs sont étroits, en pente du côté de la chaussée, et souvent déformés par les racines des arbres. J'ai des voisins âgés qui ne sortent quasiment plus de chez eux... »

Denise Faillot, 78 ans. Gagny (93), 39 000 habitants.

« J'habite à dix minutes du centre, je me déplace au maximum à pied. J'ai toujours aimé marcher et j'espère bien continuer longtemps. Cela me permet de voir du monde, d'échanger, de croiser des connaissances au marché. Dans le centre-ville, il est facile de circuler tranquillement à pied. Il reste encore quelques trottoirs étroits peu pratiques pour les personnes en fauteuil ou les poussettes, mais dans l'ensemble, ça va. C'est vrai qu'il n'y a plus beaucoup de bancs "traditionnels", mais il y a pas mal d'îlots fleuris qui permettent de s'asseoir. »

Monique Butin, 60 ans. Montdidier (80), 6 000 habitants.

trottoirs, le non-respect des règles d'utilisation des trottoirs (empiétement des voies, circulation des vélos...), l'absence de bancs pour se reposer, l'insuffisance de commerces et services de proximité ou de transports en commun adaptés. Rien d'étonnant à ce qu'ils jugent important (62 %) de réaliser des travaux d'aménagement pour faciliter leurs déplacements. D'autant plus que, vieillissement oblige, 60 % d'entre eux anticipent des conditions de marche plus difficiles en ville dans les dix ans à venir. Plus que jamais, les aménageurs et les élus vont devoir se mobiliser pour contribuer à préserver l'autonomie des seniors!

→ Double risque à Paris!

40 % des seniors n'ont pas trouvé d'endroit où se reposer lors de déplacements à pied dans leur commune au cours des six derniers mois. C'est le cas pour 63 % des habitants de l'agglomération parisienne et de 28 % des personnes vivant dans le monde rural.

40 % des seniors sont tombés dans la rue à cause du mauvais état du trottoir ou de la chaussée (43 % des « Parisiens » et 16 % des « ruraux »).

29 % des seniors ont manqué de se faire renverser par une voiture (43 % des « Parisiens » et 18 % des « ruraux »).

→ Les 5 priorités des seniors

58 % Entretien correctement des trottoirs.

44 % Installer un mobilier urbain permettant de se reposer.

43 % Faire respecter les règles d'utilisation des trottoirs.

39 % Développer des commerces et des services de proximité dans leur quartier.

34 % Mettre en place des transports en commun adaptés.

→ Voiries : peut mieux faire...

68 % des seniors sont « plutôt » satisfaits des installations lors de leurs dépla-

cements. Mais 79 % des 60 ans et plus jugent urgent de réaliser des travaux d'aménagement pour faciliter les déplacements à pied des personnes âgées en ville. <

« PENSER LA VILLE AVEC SES PIEDS, J'AIME L'IDÉE »

Pierre-Olivier Lefebvre*

Délégué Général du Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés



Notre Temps. Que vous inspire notre sondage ?

Pierre-Olivier Lefebvre. Cette enquête atteste de la capacité et de la volonté des retraités de rester mobiles. Ils expriment donc des attentes fortes d'aménagements pour pouvoir continuer à vivre en autonomie. Sinon, 41 % - ce chiffre est une vraie surprise - sont prêts à déménager... Les collectivités ont donc un réel devoir de répondre à ces demandes. Pour cela, elles doivent consulter et associer les citoyens de tous âges aux décisions.

Estimez-vous que la ville facilite la vie des piétons ?

Après une période où l'esthétisme primait sur la praticité, les pouvoirs publics prennent désormais en compte les besoins des piétons. D'un côté, les transports en commun se multiplient, de l'autre un mobilier urbain adapté facilite les trajets : toilettes publiques, sièges dans les abris bus, signalements au sol, revêtements antidérapants, éclairages mieux conçus...

Les élus pensent-ils désormais la ville « avec leurs pieds » ?

J'aime beaucoup votre idée de ville « pensée avec ses pieds », car cela va dans le bon sens, celui d'une écologie vraiment humaine. C'est pourquoi les démarches impliquant des élus, des professionnels et des habitants menées par les Villes Amies des Aînés tracent un sillon positif. Ensemble, ils évaluent la façon d'habiter les lieux et l'usage qui en est fait par les différentes générations. En effet, les bonnes solutions pour une ville ne le sont pas forcément pour une autre : tout dépend de la topographie, du relief, du climat... Dans certains quartiers, les personnes âgées sont également plus nombreuses. Il est important de prendre en compte tous ces éléments.

De quoi ont besoin les plus âgés ?

Ils doivent être rassurés sur le fait que sur leur trajet, ils emprunteront un parcours sécurisé durant lequel ils pourront faire une pause s'ils le souhaitent, avec des feux de signalisation bien cadencés et des trottoirs larges, bien éclairés. Il est également nécessaire de leur proposer des arrêts de tramways ou de bus suffisamment rapprochés. Au-delà de 500 mètres de marche, sans arrêt, ils n'utiliseront pas les transports en commun !

Les mentalités doivent-elles évoluer en France ?

Bien sûr ! En France, les personnes âgées renâclent à prendre une canne, et encore plus un déambulateur. Dans d'autres pays, leur usage est banalisé. Certaines trottinettes et scooters électriques sont courants en Grande-Bretagne. Avoir besoin de matériel pour remédier à nos fragilités, ce n'est pas un drame. Parce que vieillir, c'est quand même une chance !
M. A.-P.

* Il travaille au quotidien en relation avec les élus, habitants et services techniques des villes adhérentes au réseau. Son credo ? Être un piéton heureux dans sa ville, c'est possible à tout âge... mais les seniors doivent faire entendre leur voix.

« J'aime ma ville. Il y a une grande rue piétonne. C'est une très bonne idée, mais elle est de plus en plus occupée par les terrasses des cafés. Il faut naviguer entre les chaises et les vélos qui roulent sans faire attention. C'est pénible. Les trottoirs sont larges mais beaucoup de voitures se garent sur les passages piétons. Pas facile pour traverser ! Et puis, les trottoirs sont inclinés pour que la pluie s'écoule dans le caniveau. Tant que l'on est en forme, on ne s'en rend pas compte... Mais après mon opération de la hanche, je marchais avec une canne et c'était vraiment difficile ! »

Gilberte Paon, 77 ans. Dieppe (76), 30 000 habitants.

« Je marche au minimum deux heures par jour. Si je ne pouvais plus marcher, je serais malheureuse. Je n'hésiterais pas à prendre une canne. Retraîtée depuis peu, je me déplace de plus en plus à pied. Par nécessité, par conviction car je suis écologiste, mais surtout par plaisir. À Joué-lès-Tours, les magasins ferment les uns après les autres et nous allons faire les courses à Tours, en tram. Peu à peu, la ville devient essentiellement résidentielle. Je suis favorable aux parkings autour des villes pour rendre le centre-ville aux piétons... Il faut aussi réparer les trottoirs ! »

Catherine Lebert, 63 ans.
Joué-lès-Tours (37), 38 000 habitants.

Transformons les mobilités des aînés

DE L'OBJET AUX SERVICES, UNE CHANCE...

La mobilité a changé. La manière d'innover a changé. Il est urgent de compléter les dispositifs de soutien à l'innovation pour répondre aux nouveaux défis : comment faire levier du numérique et aider les start-up à faire évoluer l'ensemble de l'écosystème ? Comment fédérer ces acteurs autour de la nouvelle filière industrielle des mobilités ? L'innovation ne s'impose plus. Elle ne se déclare plus. Elle se constate, dans l'adoption massive par le marché d'une technologie, d'un service ou d'un usage. Le secteur des mobilités n'y échappe pas, avec le succès de start-up comme Uber, Blablacar ou Tesla, non-issues des filières traditionnelles. Ce changement de paradigme nécessite d'adopter une approche plus modeste et plus résiliente de l'innovation.

Pour les acteurs traditionnels la question n'est plus : « Comment lutter contre les changements et défendre nos positions ? », mais « Comment apprendre à inventer des services de mobilités qui accompagnent les transitions et répondent aux besoins de tous les territoires ? Comment penser les mobilités en faisant levier de toutes les options dont le numérique ? »

INNOVER ? QUELS SONT LES PROBLÈMES ?

En tant que système complexe, au sens de « *complexus* » - ce qui est tissé ensemble,

le sujet des mobilités ne doit surtout pas être découpé au risque de perdre les liens entre les acteurs et les ressources. Puisqu'il faut garder le « *tout* », nous considérons qu'innover dans les domaines des mobilités doit obliger à repenser :

→ **Les dispositifs de soutien à l'innovation**, en apportant des ressources et des moyens à celles et ceux qui documentent les échecs, qui capitalisent, qui font les liens de ce système complexe, et pas uniquement aux porteurs de projets.

→ **Les façons de travailler ensemble**, puisque cela revient à construire une nouvelle culture commune tout en gardant individuellement ses compétences, à impliquer tous les acteurs : collectivités, start-up, industries, laboratoires, clusters, écoles, citoyens, associations.

→ **Nos visions du futur** des mobilités en considérant les défis quotidiens des citoyens, toutes les opportunités qui s'ouvrent sans

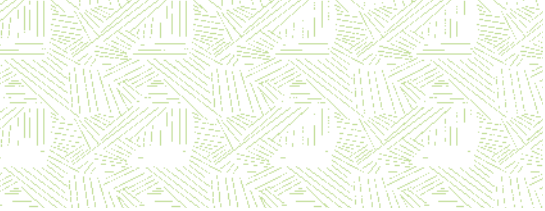
s'enfermer dans du « *solutionnisme technologique* », pour sortir d'une vision centrée sur la possession et l'automobile.

En 2016, La Fabrique des Mobilités a été créée. C'est aujourd'hui une association. La FabMob est un prototype qu'il conviendra de faire évoluer en permanence avec tous les acteurs de l'écosystème pour qu'ils se l'approprient intégralement et qu'il s'auto-réalise. Les liens, les connexions et les réseaux qui seront mis en œuvre seront tout aussi importants que les ressources elles-mêmes. Ils légitimeront ce nouvel espace d'action et de création.

La FabMob considère que l'innovation dans le secteur des transports, c'est être capable de modifier les pratiques quotidiennes de mobilités des citoyens à grande échelle. Ces modifications pourront avoir



© iStock



lieu grâce à des services de mobilités, des technologies, des infrastructures, mais aussi grâce à de nouvelles organisations des entreprises ou des ménages, grâce à de nouvelles contraintes ou de nouveaux incitatifs.

Une nouvelle culture de l'innovation en France est appelée de tous les vœux. Le secteur des « nouvelles mobilités », au croisement des modes de vie et de la technologie, peut en être le fer de lance tant il touche à la fois nos vies quotidiennes, nos territoires et nos industries. C'est une chance qui se présente pour les citoyens, pour les entrepreneurs et pour l'Environnement.

LA MOBILITÉ DES SENIORS, UN VECTEUR DU BIEN VIEILLIR

Les personnes de plus de 60 ans représentaient 24 % de la population française en 2014 ; elles seront 32 % en 2060 (INSEE), les plus de 75 ans devant passer de 5 % à 16 % sur la période.

Anticiper le vieillissement de la population française afin de garantir les meilleures conditions de mobilité pour les seniors est un enjeu politique, sociétal et économique majeur.

Motorisés, plus aisés, les seniors d'aujourd'hui sont habitués au confort de leur voiture et au phénomène de périurbanisation. Contrairement aux idées reçues, ils recourent peu aux transports en commun. Avec l'âge et la perte progressive d'autonomie, leurs capacités de mobilité se restreignent, et peuvent mener à l'isolement. La marche devient ainsi le « dernier mode disponible » lorsque l'autonomie, notamment motorisée, diminue (39,7 % des pratiques de mobilité chez les plus de 75 ans en 2008, INSEE). Dans les milieux ruraux et périurbains, où vivent 65 % des seniors (CAS), la forte dépendance à la voiture entraîne une immobilité parfois brutale lorsque survient le moment de la déprise de la conduite automobile.

Une anticipation insuffisante

L'anticipation de cette évolution est insuffisante chez les seniors et peu présente chez les structures qui les accompagnent. Dans les enquêtes du Laboratoire de la Mobilité inclusive (2014), 1 senior sur 5 déclare n'avoir jamais réfléchi à cette question.



© iStock

La diminution probable de leurs revenus (déjà 15 % des plus de 60 ans font face à des difficultés financières et matérielles), l'augmentation des distances d'accès aux commerces et aux services, la diminution des relations sociales et familiales (27 % des 75 ans et plus sont en situation d'isolement relationnel - Fondation de France) et la dégradation des facultés physiologiques, cognitives et psychologiques avec l'avancée en âge (marcher, se projeter dans le temps et dans l'espace, maîtriser ses émotions...) font des personnes âgées une population vulnérable en matière de mobilité.

La plupart des assureurs et des mutuelles et un vaste réseau de structures d'action sociale et d'associations caritatives proposent un ensemble d'aides aux seniors, trop rarement ciblées vers la mobilité et aux critères complexes.

Certains seniors « échappent » ainsi à toute aide, soit parce qu'ils n'entrent pas dans les critères nécessaires, soit parce qu'ils méconnaissent l'existence de ces aides.

Très peu en bénéficient en pratique (6 %, enquêtes LMI 2014).

Dans le développement de nouveaux services, il est recommandé de soutenir l'autonomie par plus d'anticipation et de privilégier une approche par conception universelle, afin de prendre en compte la grande diversité des situations rencontrées au sein de la population des seniors.

UN RÉSEAU OUVERT ET UNE ASSOCIATION

La Fabrique des Mobilités est avant tout un réseau ouvert de personnes, de compétences et de ressources. Cette ouverture

est un atout pour accueillir tous les projets, notamment à destination des seniors, toutes les initiatives, et pour créer des synergies avec toutes les parties prenantes.

L'Association a notamment vocation à animer des programmes d'innovation, des événements, des formations et à porter des projets innovants, en matière de mobilités durables. Elle accompagne tous les acteurs de la mobilité dans l'identification, la production, l'utilisation de ressources ouvertes et mutualisées.

Plus généralement, l'Association a aussi pour objet, en France comme à l'étranger, de mettre en œuvre toute activité ou opération se rattachant directement ou indirectement à l'un des objets spécifiés, ou à tout autre objet similaire ou connexe, de nature à favoriser directement ou indirectement les buts poursuivis par l'Association, son extension et son développement.

En adhérant à la Fabrique des Mobilités :

- vous intégrez un large réseau de communautés d'intérêt, de compétences et d'acteurs dans tous les domaines ;
- vous orientez la production de ressources ouvertes et mutualisées dans les domaines qui vous intéressent ;
- vous bénéficiez de conseils pour utiliser les ressources ouvertes et mutualisées existantes ;
- vous bénéficiez d'avantages pour participer à de nombreuses conférences et ateliers ;
- vous pouvez explorer avec d'autres adhérents des problématiques communes. <

Valoriser les réalisations en faveur de l'accessibilité et faciliter la mobilité autonome de tous : l'engagement de Picto Access

L'accessibilité : un mot que l'on entend beaucoup. Mais finalement, connaît-on vraiment sa signification ? « L'accessibilité consiste en la possibilité d'accéder librement à des lieux ou des transports, de circuler dans la rue ou de trouver un logement adapté. » (Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées).

L'accessibilité est l'affaire de tous. En effet, 12 millions de Français seraient concernés : les personnes handicapées, mais également les personnes âgées, malades ou accidentées, les femmes enceintes en fin de grossesse et même les familles avec des poussettes, les voyageurs encombrés de bagages, etc...

L'accessibilité est un prérequis pour le développement économique des territoires mais aussi pour l'inclusion sociale. Elle est un enjeu de mobilité pour chacun.

Mais qu'en est-il de la mobilité pour nos aînés ? Tout comme l'accessibilité, c'est l'affaire de tous !

La mobilité est un enjeu primordial du bien-vieillir. Elle contribue fortement à favoriser l'autonomie et le maintien des liens sociaux des plus âgés.

Les seniors d'aujourd'hui se déplacent moins que le reste de la population... L'arrêt des déplacements domicile-travail, la baisse du revenu et une diminution progressive des facultés physiques expliquent que, de plus de quatre déplacements par jour à 55 ans, on passe à moins de trois après 75 ans.

Par ailleurs, 30 % des plus de 65 ans ne sortent pas de chez eux un jour donné (Enquête Nationale Transports Déplacements 2008). Les seniors consacrent moins de temps aux déplacements quoti-



Caroline Fraenkel,
Responsable communication Picto Access



© PictoAccess

diens : moins de 30 minutes après 85 ans contre 90 minutes à 40 ans. Les distances parcourues diminuent également : 17 km par jour pour les 65-74 ans, 8 km pour les plus de 75 ans (ENTD 2008).

LES SENIORS D'AUJOURD'HUI SE DÉPLACENT MOINS QUE LE RESTE DE LA POPULATION... ... MAIS ILS SE DÉPLACENT PLUS QU'AVANT.

Les déplacements des seniors sur un jour donné sont plus nombreux qu'auparavant. La part de personnes immobiles a de fait, diminué entre 1994 et 2008 (ENTD).

Aujourd'hui, plus de deux seniors sur trois utilisent Internet. D'après une enquête SOFRES, un tiers des plus de 55 ans déclare même l'utiliser quotidiennement.

Et si seulement 34 % d'entre eux possèdent une tablette ou un smartphone, ils sont plus de 60 % à avoir installé un ordinateur chez eux.

Bien sûr, sur le plan digital, certains profils de seniors sont plus à l'aise et équipés que d'autres : les hommes sont plus connectés que les femmes, les 55-70 ans maîtrisent mieux les nouveaux outils que leurs aînés et la région parisienne concentre un taux plus élevé de Digital seniors que le reste de la France, mais ces mini fractures tendent à s'estomper au fil des années.

En particulier, la grande majorité des utilisateurs affirment que le web agit sur eux comme un véritable élixir de jeunesse : moins isolés, plus actifs, ils ont le sentiment de profiter du progrès et d'évoluer avec leur époque.

Si la majorité des seniors souhaite rester à son domicile, le fait de bénéficier

d'une mobilité et d'aides à la mobilité est un besoin indéniable pour se maintenir parmi les actifs.

Suite à la réglementation, les aménagements d'accessibilité se déploient dans les transports, sur la voirie, dans les espaces publics ou encore dans les établissements recevant du public (ERP).

Néanmoins, l'information des usagers sur l'ensemble de la chaîne de déplacement reste parcellaire et non homogène. Le numérique, à travers la constitution de bases de données et à travers leur mise à disposition via des applications, est aujourd'hui une solution indéniable pour apporter l'information dont les utilisateurs ont besoin pour se déplacer et donner l'envie et le choix de leur mobilité. Il est nécessaire d'accompagner les gestionnaires d'ERP, les transporteurs et acteurs publics dans la structuration et la mise à disposition de leurs données d'accessibilité de façon simple, fiable et pérenne. C'est à ce prix que les utilisateurs pourront organiser leurs déplacements sereinement et en toute sécurité.

Conscients de ces enjeux et de ces transformations nécessaires, le service Picto Access a été créé. Il permet d'accompagner les établissements recevant du public dans la valorisation et l'amélioration de l'accueil des personnes en situation de fragilité mais également d'améliorer l'information d'accessibilité à destination des plus âgés pour soutenir leur mobilité.

Plus précisément, Picto Access est un service innovant qui renseigne et permet d'améliorer l'accessibilité des établissements et de lieux comme les commerces, hôtels, transports, collectivités... Bref, tous les établissements et lieux qui accueillent du public !

Se déplacer en toute autonomie lorsque l'on est en situation de fragilité n'est pas chose aisée. Seniors, mais aussi personnes en situation de handicap, familles avec poussette... : nombre de situations qui affectent le quotidien et limitent la mobilité.

Pourtant, la loi de 2005 sur l'égalité des droits et des chances et la loi sur

les Ad'AP définissent des normes d'accessibilité.

Mais, face à ces lois peu comprises et contraignantes, les aménagements, coûteux et sans visibilité quant au retour sur investissement, tardent et l'accessibilité avance lentement.

Le service Picto Access est né de rencontres avec des personnes en situation de handicap et d'un constat : « *se déplacer en toute autonomie lorsque l'on a un handicap n'est pas chose simple* ». Bon nombre de situations compliquent le quotidien au détriment d'une mobilité autonome pour de nombreuses personnes concernées.

Son fondateur, Justin Marquant, s'est alors donné le pari de faire de l'accessibilité un atout.

« *La norme doit être comprise comme une avancée sociale et sociétale, permettant tant aux professionnels accueillant du public de se rendre accessibles qu'aux personnes en*

situation de fragilité de se déplacer le plus librement possible ».

C'est ainsi qu'est né, en octobre 2015, le service Picto Access.

Pour les gestionnaires d'établissements ou lieux recevant du public, le service Picto Access permet, via un abonnement, de faire de leurs investissements en accessibilité une force pour l'ensemble de leurs points de vente. Depuis 2015, tous les établissements recevant du public ont pour obligation de s'inscrire dans un Ad'AP (Agenda d'accessibilité programmée) leur imposant la mise aux normes d'accessibilité de leur établissement. Depuis septembre 2017, la loi sur les registres publics d'accessibilité leur impose également une transparence sur cette dernière.

À destination des usagers et des professionnels, Picto Access offre un service innovant, qui renseigne et permet d'améliorer l'accessibilité des établissements et lieux.

ENSEMBLE, DESSINONS LES COULEURS DE L'ACCESSIBILITÉ.



L'ENGAGEMENT DE PICTO ACCESS EST D'ACCOMPAGNER LES PROFESSIONNELS POUR :

- ➔ Informer leurs clients de l'accessibilité de leurs établissements.
- ➔ Valoriser en ligne leurs nouveaux aménagements.
- ➔ Maintenir leur accessibilité dans le temps.
- ➔ Améliorer la qualité d'accueil pour toute la clientèle.

Gratuitement, via l'appli Picto Access ou sur le site pictoaccess.fr, les utilisateurs, en quelques clics, sont informés au quotidien et en temps réel de l'accessibilité selon leurs besoins. Mais Picto Access est également une application qui s'adresse au grand public : à savoir les familles avec les poussettes, les personnes en situation de handicap, les grands parents avec leurs petits-enfants, les aidants et les accompagnants...

Picto Access est un service innovant qui initie parallèlement les plus âgées aux nouvelles technologies. De quoi contribuer à réduire la fracture numérique... <

SORTIR PLUS



Avec « **SORTIR PLUS** », l'Agirc-Arrco offre aux personnes de 80 ans et plus qui éprouvent des difficultés à se déplacer la possibilité de sortir de chez elles en toute sécurité. Simple à mettre en place, le service est plébiscité par les utilisateurs.

Aller à un spectacle, répondre à une invitation ou tout simplement aller faire une course, rendre visite à des amis ou faire le tour du quartier sont des petits plaisirs qui, avec l'âge, peuvent devenir problématiques. Peur de sortir seules et de chuter, difficulté à repérer un itinéraire ou le bon transport sont autant d'entraves qui, peu à peu, conduisent les personnes âgées à rester confinées chez elles et à perdre tout lien social.

Dès lors qu'elles sont accompagnées dans leurs déplacements, les personnes âgées retrouvent le goût et l'envie de sortir de chez elles. Très simple à activer, le service « **SORTIR PLUS** » Agirc-Arrco permet aux personnes âgées de 80 ans et plus de continuer à se déplacer en toute confiance, quand elles le souhaitent et là où elles souhaitent aller.

Ce service repose sur des professionnels qualifiés qui assurent un accompagnement adapté au besoin des personnes, pendant

le temps souhaité, à pied ou en voiture, avec véhicule aménagé si nécessaire.

Le financement est effectué sous la forme de chèques emploi service universel (Cesu) préfinancés et nominatifs, attribués par les caisses de retraite complémentaire Agirc-Arrco. Une participation modeste reste à la charge du bénéficiaire.

QUI PEUT EN BÉNÉFICIER ?

Toute personne relevant d'une caisse de retraite complémentaire Agirc ou Arrco

- âgée de 80 ans et plus,
 - en situation d'isolement dû à l'éloignement ou l'indisponibilité des proches (famille, amis...) : l'évaluation est réalisée téléphoniquement,
 - qui éprouve des difficultés à se déplacer, hésite à sortir seule de chez elle par crainte de tomber, de se perdre ou qui se fatigue rapidement...
- Important : il n'y a pas de condition de ressources pour bénéficier de ce service.

COMBIEN COÛTE LE SERVICE ?

« **SORTIR PLUS** » se règle par chèque emploi service universel (CESU).

Chaque année, la personne commande son ou ses chèquiers (maximum 3 par an). Un chéquier a une valeur de 150 € :

la personne règle 15 € sur le premier chéquier, 20 € sur le deuxième et 30 € sur le troisième ;

la caisse de retraite prend en charge le reste, soit 135 € sur le premier, 130 € sur le deuxième, 120 € sur le troisième chéquier.

Y A-T-IL DES LIMITES À L'UTILISATION DE « SORTIR PLUS » ?

Le service permet de faciliter les sorties et de redonner plaisir et confiance en soi. Dès lors, il répond à toute envie ou besoin

de sortir du domicile : faire des courses, aller chez le pharmacien, chez le coiffeur, consulter un médecin, faire une promenade, rencontrer un voisin, retrouver des amis, assister à un spectacle ...

QUELLES SONT LES DÉMARCHES À EFFECTUER POUR EN BÉNÉFICIER ?

Pour commander son ou ses chèquiers **SORTIR PLUS**, il suffit d'un simple appel au : 0 810 360 560* du lundi au vendredi de 8h30 à 18h30.

COMMENT L'ACCOMPAGNEMENT DE LA SORTIE S'ORGANISE-T-IL ?

→ Un conseiller joint au 0 810 360 560* organise la sortie avec le demandeur (date souhaitée, destination, modalités...)

→ Le jour prévu, un accompagnateur vient chercher la personne à l'heure convenue et la conduit à la destination prévue. Selon le cas, l'accompagnateur peut rester au côté de la personne ou revenir la chercher pour la raccompagner à son domicile.

QUEL EST LE COÛT D'UN DÉPLACEMENT ?

Le coût de chaque sortie est fonction de la distance et du temps nécessaire à partir du domicile de la personne.

Le montant à régler correspondra à un ou plusieurs chèques **SORTIR PLUS**. Le nombre est déterminé au moment de l'organisation de chaque sortie.

À noter : les chèques **SORTIR PLUS** sont exclusivement dédiés aux sorties organisées par **SORTIR PLUS**. Ils ne peuvent pas servir à payer d'autres prestations telles que : aide à domicile, femme de ménage, règlement d'achats, séjour de vacances, billets de train ou d'avion, restaurant, taxi... <

* Service 0,05 € / min + prix appel

Seniors au volant !

En matière de sécurité routière, tout évolue... Santé, réglementation, véhicules, infrastructures : une réalité qui doit inviter à se remettre en question.

L'apprentissage du code de la route et de la conduite automobile a beaucoup évolué. Il est nécessaire de le compléter par des séances d'actualisation des connaissances. Elles permettent de renforcer le sens de l'anticipation, de faire face à des situations difficiles.

Des séances de remise à niveau ont ainsi été développées dans le cadre d'une action intitulée « Seniors au volant ! ».

QUI EST CONCERNÉ ?

Les comportements évoluent au fur et à mesure que l'on acquiert de l'expérience. Mais est-ce toujours dans le bon sens ? Après 20 ans de permis ou plus, on peut suivre une formation post-permis qui permet d'évaluer et de perfectionner sa conduite automobile.

Que l'on soit jeune conducteur ou conducteur expérimenté il est nécessaire de se tenir informé pour pouvoir faire face à des situations nouvelles : nouveautés sur la réglementation et le code de la route, conditions de circulation, évolution des technologies automobiles, accidentologie...

Lors de ces séances, sont proposées :

- Une phase théorique d'actualisation des connaissances en matière de code de la route, d'infrastructures routières et d'accidentologie avec auto évaluation des connaissances.
- Une phase pratique sur simulateur et sur route en condition de conduite de tous les jours avec la voiture d'auto-école.

QUELS CONSEILS DIFFUSER ? :

La santé :

- Consulter régulièrement son ophtalmologiste.
- Demander à son médecin traitant le dépistage des maladies préjudiciables à la conduite, notamment l'hyperten-

sion artérielle, les troubles du rythme cardiaque, la maladie d'Alzheimer.

- Contrôler son audition, sa mémoire, ses réflexes : c'est en fonction de l'état physique et médical que le médecin peut donner un avis.
- Être attentif aux logos présents sur un tiers des médicaments (triangle jaune, orange ou rouge), demander conseil à son pharmacien ou son médecin et faire vérifier la compatibilité entre prise de médicaments et conduite.

Le véhicule :

- Une voiture équipée d'une boîte de vitesses automatique ou manuelle : que choisir ?
- La direction assistée et des équipements électriques : des atouts pour se concentrer sur la conduite et compensent les difficultés de mouvements.
- Les airbags diminuent le risque de séquelles après un accident.
- La climatisation est particulièrement recommandée, notamment en cas d'hypertension.
- Les nouvelles technologies qui équipent les véhicules (régulateur, limiteur, aide au freinage d'urgence etc.).

Comportement :

- Écouter les conseils de son entourage : c'est le meilleur moyen de ne pas mettre sa vie, et celle des autres, en danger. Les accrochages à répétition doivent alerter : ils sont très souvent annonciateurs d'accidents plus graves.
- Redoubler de prudence aux intersec-

Emilie Massardier,
Responsable du pôle insertion et mobilité
Maison commune de Lons-le-Saunier

tions et en sortie de stationnement, qui représentent la moitié des accidents impliquant des personnes âgées.

- Choisir son itinéraire, pour éviter les croisements dangereux, et préférer les carrefours protégés.
- Ne pas utiliser le téléphone portable au volant : il multiplie par huit le risque d'accident. Le kit mains libres est interdit, c'est toléré avec le système bluetooth tant qu'il n'y a pas d'accident ! <

SIMULATEUR DE CONDUITE

POUR EFFECTUER UN BILAN, UNE REMISE À NIVEAU OU TOUT SIMPLEMENT APPRÉHENDER LA CONDUITE EN DOUCEUR !



Un accompagnement individuel pour faciliter la mobilité à tous les âges

- 43 % des Français déclarent avoir, au moins « *de temps en temps* », des difficultés dans leurs déplacements quotidiens¹
- 5 millions de personnes isolées dont 1,5 millions de seniors² (16 % des 60 à 74 ans et 24 % des plus de 75 ans)
- 30 % des 65 ans et plus ne sortent pas de chez eux un jour donné³
- 14% des 75-85 ans et 30 % des plus de 85 ans ne sortent pas de chez eux sur une semaine complète⁴

L'empêchement de mobilité touche tous les âges et toutes les catégories de la société : des adolescents résidant dans des zones peu denses aux seniors privés d'autonomie et de liens familiaux en passant par les actifs, sans oublier les personnes en situation de handicap.

Dans une société qui s'accélère et a besoin de fluidité, la mobilité devient une condition d'exercice de nos droits et activités et représente alors un véritable facteur d'inclusion sociale. En revanche, pour bon nombre de nos concitoyens, et ce quel que soit leur âge, la mobilité quotidienne est bien souvent plus subie que choisie. Les premières difficultés de mobilité constatées sont souvent d'ordre matériel et financier, se traduisant par exemple par une absence de véhicule ou un manque de moyens face aux coûts que peuvent représenter les déplacements quotidiens. Le transport représente le deuxième poste de dépense des ménages à hauteur de 15 % du budget (INSEE) et il porte pour 83 % sur la voiture.

On doit également considérer d'autres éléments : la configuration du territoire

(manque d'offre de transport public, distance aux emplois et aux services), les problèmes sociaux et organisationnels rencontrés par les ménages mais également le manque d'outils et de compétences et les freins psychosociaux qui peuvent fortement conditionner la perception du territoire. Ce sont autant de facteurs qui altèrent la capacité des individus à se déplacer facilement, librement et en toute autonomie, et qui peuvent avoir des répercussions négatives sur la qualité du quotidien, sur le lien social, sur l'accès aux services et activités...

Pour les seniors, rester mobile contribue fortement au bien-vieillir et permet de lutter contre l'isolement et le sentiment de solitude. Si avec l'âge et la perte progressive d'autonomie, les capacités de mobilité se restreignent, il est nécessaire d'anticiper au plus tôt sa mobilité et d'accompagner les nouvelles pratiques, pour éviter toute rupture. On peut citer l'exemple de la forte dépendance à la voiture de nombreux ménages âgés, qui entraîne une immobilité parfois brutale lorsque survient le moment de la déprise de la conduite automobile.

On comprend facilement les enjeux que peut représenter la mobilité pour chacun d'entre nous, et encore plus pour les personnes fragilisées pour des motifs sociaux, physiques, économiques...

En revanche, quand certaines actions de mobilité sont réalisées de manière quasi-naturelle pour une partie de la population, elles seront vécues comme une épreuve difficile voire insurmontable pour d'autres, allant remettre en cause la possibilité de réaliser les activités qui leurs sont asso-



Wimoov

© Wimoov

ciées. Aller au travail, faire ses courses, rechercher une formation, se rendre chez le médecin, maintenir du lien social, profiter de ses loisirs, faire valoir ses droits sociaux... sont autant de démarches qui semblent banales. Pourtant ces déplacements du quotidien ne sont pas accessibles à tous avec la même facilité, et ce quel que soit l'âge.

Ce peut être pour des raisons cognitives, matérielles ou encore financières, dû aux aléas de la vie, à des événements dans son parcours – chute, accident, déménagement dans un nouvel environnement, perte de confiance... - ou encore par manque de connaissance ou d'occasions d'avoir appris et pratiqué. Lire une carte, se repérer dans la ville, comprendre un réseau de transport ou encore utiliser une application smartphone... Être mobile, et encore plus être mobile de manière autonome, relève d'un ensemble de savoirs et de compétences.

LA MOBILITÉ, ÇA S'APPREND ET ÇA SE RÉAPPREND !

Maîtriser sa mobilité n'est donc pas simple pour toute la population, alors que c'est une condition essentielle de vie décente et d'intégration dans notre société. Les savoirs et compétences n'étant pas innés,

1. Enquête « Mobilité et accès à l'emploi » menée par l'institut Elabe en décembre 2016

2. Les solitudes en France, Fondation de France, 2016

3. La mobilité des seniors en France, Laboratoire de la mobilité inclusive, 2014

4. La mobilité des seniors en France, Laboratoire de la mobilité inclusive, 2014

leur acquisition de manière pérenne, leur développement et les nouveaux comportements qui en découlent nécessitent en ce sens la mise en place d'un accompagnement adapté et d'actions d'apprentissage de la mobilité. Avec l'avancée dans l'âge, il faut tenir compte de l'évolution de sa situation. Il peut s'avérer nécessaire d'entretenir ses connaissances et compétences, d'apprendre à être mobile d'une manière adaptée, voire de réapprendre à être mobile suite à une période de rupture pouvant provoquer un certain nombre de freins.

Ce changement de comportement passe par un temps de compréhension, de réflexion, d'intégration, d'acceptation, d'adaptation et d'adoption. Il va pouvoir s'observer dans la durée et pourra, selon les personnes, prendre plus ou moins de temps. Des acteurs de terrain, au plus proche des problématiques de mobilité quotidienne des populations, sont spécialisés dans cet accompagnement : il s'agit des plateformes de mobilité. Ces dispositifs inscrivent leur intervention auprès des publics dans une logique de parcours mobilité : l'objectif est d'accompagner le bénéficiaire vers l'autonomie dans sa mobilité et ainsi d'améliorer sa mobilité quotidienne. Le parcours mobilité s'appuie sur un diagnostic initial des compétences

et capacités des personnes à se déplacer. Il s'agit, à travers cette démarche centrée sur l'individu, de cerner sa situation, ses besoins, ses pratiques, de déceler ses freins mais aussi de mettre en avant ses capacités et de mobiliser ses ressources, pour ensuite pouvoir envisager avec lui les solutions les plus adaptées et pérennes.

LE MÉTIER DE L'ACCOMPAGNEMENT : CONSEILLER MOBILITÉ

Ces parcours sont pilotés par les conseillers mobilité des plateformes, véritables professionnels de l'accompagnement et de la mobilité sur leur territoire, en lien continu avec les prescripteurs afin que mobilité et insertion sociale soient en synchronisation permanente. Ce principe de prescription consiste, pour des acteurs impliqués dans le champ de l'action sociale et de l'accompagnement à l'emploi, à déléguer à la plateforme la prise en charge du volet mobilité du parcours d'insertion d'une personne.

WIMOOV ET L'ACCOMPAGNEMENT MOBILITÉ

Créée initialement pour pallier un empêchement de mobilité, Wimoov a toujours mis l'innovation au cœur de son expertise afin de faire évoluer le fonctionnement du dispositif et ainsi de toucher un nombre toujours croissant de personnes accompagnées. Dès 2005, Wimoov a développé les premières plateformes de mobilité pour permettre le changement de comportement vers une mobilité quo-

tidienne plus écologique et responsable. En 2007, prenant conscience de la corrélation entre le manque/absence de mobilité et la difficulté à trouver un emploi, Wimoov décide d'adapter son concept de Plateforme aux personnes en insertion professionnelle.

Parallèlement, l'association travaille, depuis 2014, sur une expérimentation afin d'élargir son offre aux personnes en situation de handicap et, depuis 2015, étend son dispositif aux Seniors (Bordeaux, région Ile-de-France, département de l'Eure et prochainement à Tarbes, Tours, dans les Hauts-de-France ou encore en Moselle). L'accompagnement des publics fragiles dans leurs problèmes de mobilité est au cœur de nos préoccupations : nos méthodes d'accompagnement individuel ont permis d'emmener nos bénéficiaires vers l'autonomie et leur ont permis d'améliorer leur quotidien. Une première approche de la mobilité peut être abordée à travers des ateliers thématiques collectifs. C'est notamment le cas pour le public seniors auquel nous proposons des modules d'ateliers sur les thématiques ciblées : se déplacer en transports en commun, se repérer dans son environnement, sécuriser ses déplacements comme piétons et en voiture, utiliser les nouvelles technologies...

PARCOURS D'UN BÉNÉFICIAIRE

Mme T., 91 ans, vit seule à son domicile. Elle se rend régulièrement à l'EHPAD qui se situe juste à côté de chez elle pour faire des activités. Le personnel de l'EHPAD a fait appel à Wimoov pour venir en aide à cette dame qui perdait petit à petit de l'autonomie dans ses déplacements : « Depuis mon accident il y a 8 ans, j'ai une peur terrible de tomber et des difficultés à marcher. Wimoov m'a permis de reprendre confiance en moi, de surmonter mes peurs et de reprendre le bus pour me rendre au marché de Caudéran. C'est quelque chose qui me tenait vraiment à cœur. » Une formation « se déplacer en transports en commun » et un accompagnement sur plusieurs mois lui ont permis de reprendre confiance en elle pour ses déplacements et de pouvoir continuer ses activités. <



© iStock

Prévenir le suicide des personnes âgées en favorisant leur mobilité

2 800 personnes de plus de 65 ans se suicident chaque année en France. Cela représente près d'un suicide sur trois. Bien qu'il y ait encore peu d'autopsies psychologiques de ces suicides, les données épidémiologiques pointent l'isolement comme un facteur de risque majeur, et les liens affectifs comme des facteurs de protection.

La lutte contre l'isolement et la prévention du suicide des personnes âgées a toujours fait partie des priorités de l'association gestionnaire du CPS Paris. Ce Centre médico-psychologique d'intersector adulte propose des suivis individuels, psychologiques ou psychiatriques, et des groupes à médiations artistiques, offrant un espace où la personne retrouve à son rythme la possibilité de s'exprimer, de créer, de communiquer, et surtout d'être en lien.

La fonction d'accueil, notamment dans les temps de crise, en fait un rouage important en terme de prévention, un centre ressource en santé mentale, complémentaire par exemple des lignes d'écoute, mais aussi du secteur psychiatrique, à l'interface des accompagnements sanitaires et sociaux.

Malgré cela, les personnes de plus de 60 ans ont longtemps été sous-représentées dans la file active du centre, et d'une manière générale l'accès aux soins psychiques des seniors semble complexe. Il y a maintenant plus de dix ans, alors que le CPS Paris s'installait dans de nouveaux locaux dans le 11^e arrondissement, l'objectif était d'aller à la rencontre des structures de coordination gérontologique, et une collaboration a ainsi débuté et continue à ce jour. Le CPS participe en effet au développement du CLIC Paris



Vincent Lapierre,

Psychologue

Responsable du Pôle de Psychogérontologie,
Centre de Prévention du Suicide Paris (CPS)

Emeraude Est et de la MAIA, et demain à la plateforme gérontologique de territoire. La mobilité a été un enjeu important, à commencer par la mobilité des « *psys* », puisqu'il était évident pour tous les acteurs du domicile qu'il fallait aller jusqu'à cette population « *cible* », dans la mesure où leurs essais d'orientation des personnes âgées en souffrance psychique vers des soins adaptés restaient sans succès la plupart du temps.

L'INTERVENTION AU DOMICILE EST DÉJÀ UN ENJEU DE MOBILITÉ

Cela n'était pas pour autant une évidence à l'époque. Il s'agissait en effet de porter avec soi toute la force d'une institution qui sait accueillir la souffrance psychique sous des formes très diverses, de passer des portes et d'entrer dans des espaces intimes où l'on n'est pas toujours formellement invité, pour rencontrer des personnes dont la souffrance peine parfois à s'exprimer.

Un accueil inversé en quelque sorte, qui suppose de pouvoir bouger soi-même physiquement et psychologiquement, un cadre qui n'est pas neutre du tout, où l'humanité de l'autre et la sienne propre se rencontrent de bien des manières, parfois cocasses, parfois poignantes, et où il faut aussi composer avec les impératifs de partenaires dont les objectifs sont souvent bien différents des nôtres.

Accueillir chez soi un inconnu c'est déjà se mettre en mouvement, au moins psychologiquement. D'autant que chacun de nous a une manière bien à lui de se mouvoir

dans cet espace familial, des habitudes, des aménagements et des manies difficiles à appréhender pour le visiteur occasionnel. J'ai ainsi souvenir de logements très encombrés, où chaque meuble branlant, chaque pile de livres, portaient les stigmates d'appuis répétés, chez une dame qui refusait obstinément un déambulateur, arguant à juste titre, qu'il n'y avait « *vraiment pas la place chez elle* ».

Ces visites à domicile d'un psychologue, pensées comme venant appuyer les travailleurs sociaux dans leur compréhension des situations, des besoins et des désirs des personnes rencontrées, ont permis d'explorer l'étendue et la variété des répercussions psychiques d'un vécu d'isolement dans la population vieillissante. Souvent, l'isolement n'est d'ailleurs pas subi, mais vient répondre à un choix de mise en retrait, quand le monde fait trop



souffrir. La solitude touche aussi des personnes très entourées, qui ne trouvent pas d'espace où rencontrer un autre qui les entende vraiment, et il nous a fallu chercher des outils pouvant rendre compte de cette complexité.

PARTICIPER SOCIALEMENT, NOUER DES RELATIONS PORTEUSES DE SENS.

La notion de « *participation sociale* » est de plus en plus souvent mise en avant dans le champ gérontologique, puisqu'elle permet d'entrer dans la complexité des liens sociaux lors de l'avancée en âge. La participation sociale, notion complexe, composite, sera ici vue sous l'angle du sentiment d'avoir des relations à d'autre(s) qui soient porteuses de sens. L'expérience a montré que malgré de nombreuses propositions visant les aînés, les plus fragiles d'entre eux ne s'inscrivent que très peu dans ces réseaux, et qu'un accompagnement qui ne soit ni tout à fait du soin ni tout à fait de l'action sociale est parfois souhaitable. On peut se représenter un continuum, certes un peu artificiel, de participation sociale, qui irait d'un simple échange de bonjour avec une personne plus ou moins familière, comme participation minimale à une extrémité, passerait par différentes manières d'interagir, et irait jusqu'à des activités sociales très structurées comme le militantisme ou l'animation d'association. On peut ainsi se représenter que chacun est à une position fluctuante, participe plus ou moins selon son envie, ses possibilités ou son état psychique, et que si tout va bien, nous trouvons les ressources pour ajuster

notre mesure de participation sociale à nos besoins et envies du moment.

En revanche, tout déséquilibre, tout ce qui viendra empêcher ou freiner cette adaptation permanente pourra poser problème. C'est le cas de l'arrêt forcé d'une activité très structurante, comme le travail par exemple, ou de la perte d'une relation, familiale, amicale, amoureuse.

Et quand plusieurs facteurs se conjuguent pour mettre à mal les ressources nécessaires au glissement vers des relations satisfaisantes, quand par exemple un deuil se complique d'une perte de mobilité, d'une restriction du périmètre de vie, alors, en plus de l'accompagnement psychique dans ce deuil, nous devons être attentifs à encourager tout ce qui peut aider à retrouver ces ressources.

Ainsi, la constitution et le maintien d'un réseau social est difficile à mesurer et à accompagner, mais c'est justement la gageure que nos travaux récents nous amènent à vouloir soutenir. En plus du soutien psychologique qui est notre cœur de métier, il a été essentiel dans nos accompagnements de ne pas préfigurer ce que serait une participation pour chacun, mais bien d'aider à l'émergence chez nos patients de nouvelles manières de trouver du sens dans les relations qu'ils nouent, en les aidant parfois très concrètement dans leur quotidien.

Pousser une porte n'est pas toujours facile. Il est souvent difficile d'aller au bout des recommandations de suivis avec les personnes isolées rencontrées chez elles. On peut bien sûr voir certaines de ces difficultés du côté des résistances, et envisager que l'on ne résiste pas de la même manière à la venue d'un psychologue chez soi qu'à se rendre en consultation dans un CMP, même atypique comme le CPS.

Ainsi, plusieurs rendez-vous ratés avec

une dame pourtant volontaire ont amené l'équipe du CPS à questionner son mode de transport. Le chauffeur l'attendait bien au pied de son immeuble, la dame était descendue, mais elle n'a pas pu ouvrir la porte cochère, trop lourde pour elle. Le chauffeur a tenté de la joindre chez elle puis est reparti.

DE L'AIDE POUR POUSSER UNE PORTE, S'IL NE MANQUE QUE ÇA...

Dès la première complication, la mobilité peut devenir difficile voire impossible, et il est souvent nécessaire que les services intervenant coordonnent leurs efforts : transporteurs, auxiliaires de vie, proches aidants etc. Il faut ainsi à la fois rassurer, contenter, encourager, accompagner, porter, laisser libre, accueillir, entendre, à travers tous les freins, toutes les inhibitions, et ce travail là se fait bien mieux à plusieurs.

Sujet pensant, sujet mobile et sujet agissant. Il y a dans les représentations du vieillissement une forme de confusion assez répandue et tout à fait délétère : l'idée que l'on n'est plus un sujet à part entière si l'on n'est plus autonome. L'idée que si on a recours à de l'aide dans les actes relevant de l'intime, alors notre propre pensée pourrait ne plus tout à fait nous appartenir. La mobilité est du même registre : si je ne décide pas quand et comment, à quoi bon bouger ? Si mon désir ne suffit plus, que puis-je en faire ? Cet appel au désir, et donc à l'essence de la subjectivité, est au cœur de notre action de prévention du suicide, au cœur aussi de toute action en santé mentale, et un enjeu de bientraitance.

Le CPS travaille donc au quotidien à entretenir le feu de cette subjectivité que tous les vivants portent plus ou moins facilement. Pour que cela soit possible, l'aide aux déplacements a été intégrée dès le départ aux propositions visant les seniors et un dispositif d'accueil convivial et thérapeutique a été construit autour de leur venue hebdomadaire. L'équipe de cet « *ACT* » participe dans son ensemble à la convivialité et à l'aspect thérapeutique : c'est déjà se soigner de venir jusqu'au groupe, c'est un mouvement qui peut en amener d'autres, physiques et psychiques. <



© iStock

La place d'un GÉRONTOPÔLE dans l'étude de l'impact de l'avancée en âge sur la mobilité et la qualité de vie

La mobilité s'inscrit dans la fluidité d'un passage. Sans organisation précise dans une géographie mentale, le terme de mobilité entretient le paradoxe d'un concept statique qui renvoie à une dynamique de changement. C'est dire à quel point la mobilité nécessite une approche ouverte et de ne pas s'enfermer d'emblée dans un seul de ses aspects.

La mobilité personnelle est dépendante des aptitudes neurosensorielles et locomotrices et est gouvernée par les fonctions cognitives, alors que la mobilité domotique est soumise à un choix stratégique, entre un aménagement effaçant toutes les difficultés d'utilisation et une architecture d'intérieur permettant de préserver les capacités restantes d'adaptation. Personne migrante, la personne âgée change plus souvent qu'on ne le pense de domicile, au moment du départ en retraite, puis à la survenue des premières difficultés physiques ou suite à un veuvage. Elle change de lieu de vie, mais aussi d'acteurs de santé et de milieu de prise en charge sans aucune continuité de son dossier médical.

Enfin, la mobilité urbaine s'inscrit, quant à elle, dans des territoires bénéficiant de niveaux de traitement différents. La réforme territoriale engendra une refonte des territoires en milieu rural, semi-rural et périurbain, exigeant des outils de réflexion prospective afin d'engager des investissements appropriés.

Soutenu par l'OMS, le programme mondial « *Villes Amies des Aînés* »¹ encourage le vieillissement actif des citoyens âgés grâce à l'adaptation des structures et des services urbains aux capacités et aux besoins des personnes âgées.

Le GÉRONTOPÔLE des Pays de la Loire a ainsi développé un « *diagnostic action territorial*



Valérie Bernat,
Vincent Ould-Aoudia,
Gilles Berrut,

Gérontopôle Autonomie Longévité des Pays de la Loire, Nantes

environnement longévité » (DATEL)² qui tient compte des prospectives des populations à dix ans afin que la société s'adapte au vieillissement de la population.

LE GÉRONTOPÔLE DES PAYS DE LA LOIRE, PIONNIER DE L'INTÉGRATION DE LA LONGÉVITÉ

Un dispositif accompagne les acteurs régionaux pour réussir cette transition démographique, c'est le GÉRONTOPÔLE Autonomie Longévité des Pays de la Loire. Le nom de notre région évoque opportunément ce grand fleuve sauvage dont le cours capricieux nous entraîne malgré nous : ce n'est pas contraire à l'esprit de ce travail de pionnier pour construire le modèle de la transition démographique réussie.

Ses quatre axes d'action sont :

- le développement économique privé et public, social et solidaire ;
- l'accompagnement des territoires à développer des politiques locales nécessaires à la qualité de vie des personnes âgées ;
- la formation qu'elle soit initiale ou continue ;
- la recherche, en lien avec les trois universités régionales (Nantes, Angers, Le Mans), qu'elle soit fondamentale ou centrée sur le développement économique.

Le GÉRONTOPÔLE met en synergie ses axes sans se substituer aux acteurs, mais plutôt en incitant les partenaires à une mobilisation concertée.

La mobilité est abordée selon un axe

de recherche interuniversitaire régional intitulé « *Longévité Mobilité Autonomie* » et selon un axe d'accompagnement des territoires par le DATEL et son « *Cap-Longévité* ».

LONGÉVITÉ MOBILITÉ AUTONOMIE (LMA)

Le projet émergence collective régionale LMA, coordonné par les professeurs Christophe Cornu et Gilles Berrut, vise à produire de nouvelles connaissances scientifiques et proposer des pistes d'amélioration pratiques dans le champ de la mobilité. Il s'agit d'un projet universitaire transversal interdisciplinaire, réunissant six laboratoires labellisés (universités Nantes, Angers, Le Mans) et deux CHU³, et intégrant des travaux expérimentaux menés aussi bien chez l'homme que chez l'animal, et aussi bien au niveau individuel que collectif (à l'échelle du territoire). Il se décline en deux axes principaux. Le premier, constitué de quatre études principales, s'inscrit dans une thématique mobilités et territoires et le second, incluant neuf études, sur la mobilité et les capacités et/ou les adaptations fonctionnelles de l'individu.

Ces travaux ont permis, entre autres, de démontrer les relations entre adaptations de l'équilibre et les fonctions exécutives inhibitrices, le contrôle musculo-tendineux de posture chez les sujets âgés en fonction de leurs niveaux d'atteintes cognitives, de participer à l'expérimentation de greffes de cellules souches pour le remaniement chondrocytiques des disques intervertébraux, d'explorer les trajectoires sociales

1. Pour aller plus loin : http://www.who.int/ageing/publications/Guide_mondial_des_villes_amies_des_aines.pdf

2. Le DATEL est décrit sur le site www.gerontopole-paysdelaloire.fr

en fonction des changements de lieux de domicile, de modéliser les différents systèmes d'aménagement urbain respectant l'autonomie des personnes âgées, par exemple. Un axe qualité de vie réunit les chercheurs de l'axe biomédical, de celui de sciences humaines et sociales, en lien avec la réflexion de l'urbanisme pour une société inclusive.

LE DATEL ET LE CAP LONGÉVITÉ

Dans la perspective de transition démographique, le développement harmonieux et durable des territoires suppose qu'ils soient en capacité :

- de projeter à court, moyen et plus long terme les évolutions démographiques effectives de leur territoire et leurs incidences en fonction des tranches d'âges représentées, des possibles déficiences fonctionnelles et cognitives et de leurs attentes générationnelles spécifiques ;
- d'évaluer les atouts et opportunités du territoire pour retenir ces populations vieillissantes : offres de services de toutes natures (services à domicile, santé, transports, culture, numérique...), qualité de l'habitat et des offres d'hébergement ;
- de prendre en compte les volontés des personnes de plus de 60 ans et de leurs aidants quant aux offres à créer dans le domaine marchand ou non lucratif ;



© iStock

public ou privé pour que le territoire reste accueillant, voire attractif, pour ces populations ;

- de mettre en dynamique tous les acteurs professionnels du territoire en capacité d'apporter des réponses de proximité à ces attentes et de maintenir et développer des emplois sur le territoire.

Le DATEL (Diagnostic Action Territoire Environnement Longévité) est une méthode de diagnostic partagé, qui a l'ambition d'appréhender tous les aspects liés à l'avancée en âge sur un territoire et de proposer un projet concerté respectueux des désirs des personnes âgées et des élus, ainsi que de l'environnement. Ce diagnostic se déroule en trois phases. En premier un diagnostic qui constitue une photographie sociale des personnes âgées sur le territoire et des particularités géographiques du lieu (accessibilité, contraintes physique et organisationnelle de services). Ce diagnostic est enrichi de l'écoute des projets et désirs des personnes âgées, des représentants des associations, des professionnels et des élus des territoires. Puis, à partir de ce diagnostic partagé, sont réalisées des projections à dix ans de la situation du territoire.

À partir de ces éléments sont construites des hypothèses de projets qui visent à adapter l'ensemble de la politique du territoire à l'augmentation de proportion de personnes âgées. Après un temps d'analyse et de critiques, en termes de pertinence et de faisabilité, les hypothèses sont reprises et discutées avec les élus en essayant, pour les hypothèses retenues, de décrire un calendrier de déploiement. Le premier retour d'expérience a montré l'importance de donner le temps aux élus de s'approprier le diagnostic et de faire les choix entre les hypothèses proposées. Ce temps de réflexion permet une mobilisation des acteurs et change la position des consultants qui s'inscrivent mieux dans l'accompagnement d'une dynamique territoriale après cette discussion des hypothèses à retenir.

Afin de correspondre à la formulation des demandes de diagnostics territoriaux, a été mise en place une modularisation du DATEL. Chaque module correspond à un aspect du DATEL. Ainsi, lorsqu'une collectivité souhaite décrire un parcours d'habitat ou de mobilité des personnes âgées sur un territoire proposé, nous mettons en place un « Cap Longévité », qui est centré sur le champ concerné.

Les différents aspects du DATEL seront ainsi traités en termes de données factuelles, de prospective démographique, d'offres d'aide et de soins, mais le diagnostic partagé et les hypothèses de projets et de structuration seront quant à eux strictement orientés vers le champ concerné, habitat ou mobilité par exemple.

Parfois, lorsqu'un aspect particulier et propre du territoire interfère avec le champ principal, il est également travaillé. Par exemple, une zone de petits commerces excentrés fragilisés devra être intégrée à la réflexion sur la mobilité et l'accessibilité fonctionnelle des logements. Le champ de l'aide naturelle ou professionnelle ou la vie culturelle et associative seront obligatoirement abordés, sinon nous risquons de scinder une réflexion technique, telle que la mobilité, et une approche qualité de vie qui est le champ essentiel donnant du sens à tous les autres champs.

Au total, l'apport d'un Gérontopôle tel que celui des Pays de la Loire permet :

- d'apporter une expertise universitaire de recherche et d'expérimentation sur les différents niveaux de mobilité ;
- de faciliter une formation des élus et des responsables des collectivités aux particularités de la longévité dans le champ de la mobilité ;
- de proposer une formation des professionnels et des acteurs au nouveau visage de l'avancée en âge ;
- d'aider à la construction d'un projet partagé ayant un regard prospectif sur la longévité ;
- d'intégrer la perspective des besoins économiques qui accompagnent l'évolution des territoires en relation avec les chambres consulaires et le Conseil Régional.

Ce modèle d'intégration se nourrit de ses partenaires et ne représente en aucun cas une exclusivité d'intervention sur le domaine de la longévité. Son objet est de permettre une démarche largement transversale et interdisciplinaire en maintenant une cohérence des décisions sociétales et politiques pour mieux accompagner la transition démographique. <

3. Laboratoires Motricité, Interactions, Performance (EA 4334), Ingénierie Ostéo-Articulaire et Dentaire (LLOAD-INSEEM UMR_S 791), Espaces et Sociétés (ESO - UMR 6590), Institut de Recherche en Cybernétique et Communication de Nantes (IRCCyN - UMR 6597 équipes PsyCoTec et Robotique), Psychologie des Pays de la Loire (LPPL - EA 4638), Centre Nantais de Sociologie (CENS - EA 3260), Service de Gériatrie (CHU Angers), Pole hospitalo-universitaire de Gérontologie clinique (CHU Nantes).

La sécurité, prérequis de la mobilité des seniors

Nombreuses sont les actions entreprises par les villes pour faciliter les déplacements des seniors : installation de rampes pour les bus, rehaussement des quais de tramway, ou encore adoption de tarifs spécifiques. Enjeu majeur de nos sociétés européennes vieillissantes, la mobilité des seniors est encore trop souvent abordée sous le seul prisme technique des transports et des installations/infrastructures. Or les incivilités et les actes de délinquance ou d'agression, qu'ils aient lieu ou non dans les transports et les espaces publics, peuvent être un frein aux déplacements des seniors, qui sont et se sentent plus vulnérables que le reste de la population.¹

Lorsqu'on cherche à améliorer la mobilité de cette population, il convient donc de prendre en compte l'ensemble des facteurs qui contribuent à leur sécurité. Comment adapter nos villes aux besoins spécifiques d'une population senior en augmentation et les rendre plus sûres et inclusives ? C'est une question de plus en plus importante pour les villes membres du Forum européen pour la sécurité urbaine (Efus), qui a ainsi créé en 2014 un groupe de travail² s'intéressant à toutes les dimensions des politiques de la ville et de sécurité pouvant affecter les aînés, y compris celles liées à la mobilité.

UNE CATÉGORIE DE POPULATION PLUS VULNÉRABLE DANS LES TRANSPORTS ET LES ESPACES PUBLICS

Les données empiriques et les études révèlent dans leur ensemble que la population senior (terme large qu'il convien-

drait d'affiner par tranches d'âge, par exemple 65-75 ans, et 75+) se sent globalement moins en sécurité que la moyenne, notamment en ville.

Ainsi, un sondage réalisé en France par Ipsos et coordonné par le magazine Notre Temps, le Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés et la Caisse nationale d'assurance vieillesse (CNAV), portant sur les habitudes des personnes se déplaçant à pied dans la ville, estime que 33 % des piétons parisiens seniors se sentent en insécurité lors de leurs déplacements, contre 6 % de ceux habitant le monde rural.

Cette insécurité a plusieurs aspects : les seniors peuvent être une proie facile pour les pickpockets ou auteurs de vol à l'arraché, notamment dans les quartiers ou aux périodes de grande

affluence (marché de Noël, soldes). Ils sont aussi plus exposés aux chutes ou accidents, en raison de leur faiblesse physique et du manque d'équipements adaptés sur la voie publique, tels que bancs, toilettes, Abribus, éclairage ou signalisation clairement visible.

Ceci est d'autant plus vrai que cette catégorie de population se déplace de plus en plus à pied pour les démarches quotidiennes : se rendre au



1. EUCPN (2017). Organised Crime Targeting Elderly People : A theoretical overview. In: EUCPN Secretariat (eds.), EUCPN Theoretical Paper Series, European Crime Prevention Network : Brussels. p. 13

2. Les apports contenus dans cet article se fondent sur les travaux menés par le groupe sous l'initiative de la Generalitat de Catalogne, les villes de Brno et de Lisbonne, et les précédents articles de l'Efus sur ce sujet

supermarché, chez le médecin, au bureau de poste, etc.

Par ailleurs, il convient de considérer la sécurité liée à la circulation automobile en ville. Soit parce que les conducteurs sont eux-mêmes seniors et donc parfois moins réactifs et agiles au volant que leurs cadets, soit que les seniors sont piétons et davantage en risque d'être renversés. Ainsi, le nombre de piétons âgés de plus de 75 ans impliqués dans les accidents et les chutes dans l'espace public est de plus en plus élevé.³

La question de la mobilité ne se limite pas seulement aux transports mais concerne également, de façon plus large, l'usage que font les seniors des espaces publics qu'ils partagent avec les autres catégories de la population. Les aînés y sont plus exposés aux risques tels qu'agression, vol, collision avec un véhicule, chute liée aux conditions climatiques (verglas, chaussée glissante) et difficultés à accéder aux bâtiments ou moyens de transport.

Il existe aussi des problèmes liés à la cohabitation dans l'espace public avec les jeunes, qui peuvent générer des nuisances sonores ou se livrer parfois à des incivilités et des provocations. Les personnes âgées ne se sentent pas suffisamment en sécurité pour profiter de ces espaces lorsqu'ils sont occupés par des jeunes et font facilement appel à la police. Il s'agit là d'un type de tensions alimenté en grande partie par l'incompréhension et la méconnaissance entre générations, auxquelles peuvent répondre des stratégies visant à améliorer le dialogue mutuel.

L'INSÉCURITÉ ET LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ RENDENT LES ÂNÉS PLUS SEULS ET MOINS MOBILES

L'insécurité ou le sentiment d'insécurité ont une conséquence directe sur la mobilité des seniors parce qu'elle amène une partie d'entre eux à s'isoler et hésiter à se déplacer. Il

est en effet démontré que la propension à s'engager et à occuper l'espace public est strictement corrélée au sentiment de sécurité ou d'insécurité que celui-ci inspire.⁴

Ce sentiment est alimenté par des facteurs liés à la vulnérabilité des aînés (peur de tomber, d'acheter le mauvais billet de transport ou de se tromper de chemin) et la peur d'être victime d'une agression. Le sentiment d'insécurité relatif aux actes de délinquance a été défini par le Réseau européen de prévention de la criminalité (REPC/EUCPN) comme une « peur du crime » se manifestant par « la peur provoquée par des signaux perçus dans l'environnement qui se rapportent à certains aspects de la criminalité pour la personne ».⁵ En se considérant davantage vulnérables, les personnes âgées s'estiment plus exposées à une victimisation dans l'espace public ; elles vont donc éviter de sortir et de profiter de cet espace.

On voit ainsi que la sécurité est l'une des principales conditions pour la mobilité des aînés dans la mesure où elle leur permet de s'approprier pleinement les espaces publics et constitue l'un des piliers fondamentaux du vieillissement actif dans les termes définis par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).⁶

Or la mobilité est une condition essentielle pour la qualité de vie des citoyens, quel que soit leur âge, car elle leur permet de s'épanouir et d'accéder librement aux services auxquels ils ont droit (santé, transport, culture...) mais aussi d'être en contact avec leur entourage (famille, amis) et d'avoir une place dans la société (participer à des activités collectives quelles qu'elles soient, travail ou loisirs).

Favoriser la mobilité des seniors apparaît ainsi comme un axe important des politiques urbaines parce que lorsque celle-ci est diminuée ou impossible, cette catégorie de population ne jouit pas pleinement de son droit fondamental à la liberté de mouvement.

UNE APPROCHE « HOLISTIQUE » DE LA MOBILITÉ DES SENIORS

C'est pourquoi l'Efus considère que les autorités locales ont un rôle majeur à jouer

pour mieux intégrer les seniors à la société et qu'il préconise une approche « holistique » de la mobilité, qui doit être recentrée sur la place du citoyen senior dans la ville. Une telle approche doit ainsi prendre en compte tous les moyens de déplacement - transports en commun ou privés (voiture, vélo) et déplacements à pied - mais aussi l'ensemble du parcours de l'utilisateur dans l'espace public, car celui-ci utilise la plupart du temps plusieurs modes de transport pour un même trajet (par exemple une partie en bus et le reste à pied).

De même, la sécurité doit être conçue comme étant à la fois une condition tangible et une perception qui varie selon les individus. Les interventions visant à promouvoir la mobilité des seniors doivent donc prendre en compte les aspects techniques et ceux liés à l'impact de l'insécurité, qu'elle soit réelle ou ressentie.

L'enjeu est beaucoup plus large que la simple garantie de moyens de transports sûrs et efficaces pour les aînés. Il s'agit en fait de renforcer la sécurité des seniors dans nos villes avant, pendant et après leurs déplacements afin d'améliorer leur qualité de vie, de mieux les intégrer à la société et de leur permettre de vivre en bonne cohabitation avec le reste de la population dans un milieu urbain ouvert et partagé.

Afin d'adapter les villes aux besoins des plus âgés, l'Efus recommande aux autorités locales de renforcer la transversalité des politiques publiques de façon à favoriser les synergies et les interconnexions entre tous les services et institutions concernés. Une autre dimension importante à intégrer dans la stratégie « seniors » des villes est la communication. Afin de rassurer cette population sur les transports et la mobilité, il est nécessaire de développer une stratégie de communication, y compris en partenariat avec les sociétés de transport, pour les sensibiliser et les informer sur l'usage des transports en commun et les problèmes liés à l'occupation de l'espace public. De même, il est

3. Gazette des Communes. Accessibilité : un combat commun pour les personnes âgées et les personnes handicapées ? Consulté le 9 janvier <http://www.lagazettedescommunes.com/511029/accessibilite-un-combat-commun-pour-les-personnes-agees-et-les-personnes-handicapees/?abo=1>

4. OMS (2007), Guide mondial des villes-amies des aînés http://www.who.int/ageing/publications/Guide_mondial_des_villes_amies_des_aines.pdf p. 23

5. EUCPN (2017). Organised Crime Targeting Elderly People : A theoretical overview. In : EUCPN Secretariat (eds.), EUCPN Theoretical Paper Series, European Crime Prevention Network : Brussels. p. 13

6. OMS 5 Vieillir en restant actif http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/67758/1/WHO_NMH_NPH_02.8_fre.pdf



© iStock

utile de sensibiliser les autres usagers aux « bons gestes » à adopter envers les seniors (être plus patients, tolérants, courtois...).

DES INITIATIVES PROMETTEUSES DANS LES VILLES FRANÇAISES...

Il existe déjà un certain nombre d'initiatives intéressantes. Ainsi, la Ville de Valenciennes (France) a mis en œuvre des mesures de prévention intégrées dans une stratégie globale et durable de prévention de la criminalité visant les seniors, ce qui a abouti à la création d'un Conseil des Aînés. Cette instance officielle représente les intérêts spécifiques de cette population et contribue à la formulation des politiques municipales de sécurité et de prévention de la délinquance. La démarche de Valenciennes est particulièrement intéressante parce qu'elle est à la fois inclusive (envers les seniors) et intégrale (en coordonnant l'ensemble des politiques touchant cette catégorie de population et l'ensemble des services qui les élaborent et les mettent en œuvre).

En France, dans le cadre d'opérations « tranquillité seniors », les collectivités locales, les partenaires associatifs mais aussi les policiers et les gendarmes mettent en place divers services d'écoute et de sensibilisation.

Ainsi la Ville de Sceaux, en région parisienne, a organisé avec le soutien du Centre de Ressources et d'Innovation Mobilité et Handicap (CEREMH) une journée de sensibilisation autour de la mobilité active.⁷ À l'issue de la rencontre avec un

groupe de seniors, le conseil municipal a décidé de répondre à un problème soulevé par ces derniers : les aides au financement pour l'acquisition de matériel adapté. Il a été ainsi décidé de reconduire l'aide aux particuliers qui acquièrent un vélo à assistance électrique neuf.

... ET EUROPÉENNES

Au niveau européen, plusieurs initiatives portées par les villes membres de l'Efus ont été développées dans une logique de promotion du vieillissement actif et de la mobilité.

La Ville de Brno, en République tchèque, a mis en place en association avec la police municipale la « Senior Academy » offrant des programmes éducatifs notamment en matière de sécurité et de prévention. En particulier, un parcours de base sur « comment ne pas devenir victime » est proposé pour sensibiliser les seniors à tous les facteurs de risque.

Un programme d'études avancées sur l'apprentissage continu est également proposé pour les aînés qui souhaitent devenir formateurs d'autres aînés.

Cette initiative a pour objectifs de sensibiliser/former les seniors aux risques de sécurité dans les espaces publics et de les encourager à participer aux initiatives et stratégies de la ville. En matière de mobilité et d'accessibilité, la municipalité offre l'usage gratuit des transports en commun pour les personnes âgées de plus de 70 ans et des services d'assistance et de transport dédiés pour les plus de 75 ans.

En ce qui concerne la prévention, il existe plusieurs pratiques développées au niveau local. Par exemple, la Ville de Lisbonne a développé le projet « Lisboa (Cidade Maior » (Lisbonne, ville aînée) visant à promouvoir des actions de sensibilisation et d'autonomisation des résidents des maisons de retraite de la ville. Dans le cadre de ce projet, les seniors sont invités à identifier les problèmes de mobilité qui peuvent affecter leur qualité de vie. Parmi les activités proposées figurent des ateliers de sensibilisation comprenant des recommandations de sécurité, notamment en matière de mobilité, dans les quartiers où sont situées les maisons de retraite, ainsi qu'un « carnet de notes » du quartier pour l'identification des zones dangereuses en matière de mobilité réalisées par les personnes âgées avec les entités partenaires du projet (police municipale, services municipaux de mobilité, centres de retraite et Conseils locaux).

Dans la même stratégie de sensibilisation, la Ville de Stuttgart, en Allemagne, utilise le théâtre comme outil pédagogique. Des pièces de théâtre adressées au public senior, avec des acteurs qui s'engagent activement avec le public pendant la performance, sont organisées par la ville. Le projet vise à sensibiliser les aînés sur la façon de se protéger contre les escroqueries et à leur enseigner à éviter de créer des situations qui les exposent.

La Ville de Charleroi, en Belgique, a elle aussi travaillé à améliorer la communication envers les seniors en réponse à une hausse significative des actes de délinquance visant cette catégorie de population. Il s'agissait de les informer sur les comportements sûrs à adopter et sur les aides et les services proposés par la ville. On peut également citer une autre expérience intéressante en Belgique, cette fois en matière de cohabitation intergénérationnelle : des jeunes d'Anderlecht ont réaménagé une aire de jeux avec un groupe d'aînés et en ont fait un espace de détente et de rencontres ouvert à tous les habitants.⁸

Toutes ces mesures sont facilement transposables et adaptables à d'autres municipalités et d'autres contextes, en France comme ailleurs en Europe, afin d'améliorer la qualité de vie des seniors et de leur permettre de se sentir plus en sécurité et par conséquent plus mobiles et plus libres. <

7. <http://www.villesamiesdesaines-rf.fr/files/partages-experience/100/143-ceremh-ateliers-mobilite-sceaux.pdf>

8. Difficultés de cohabitation dans les quartiers. Des pistes pour (re)créer des liens entre jeunes et moins jeunes. file:///C:/Users/Admin/Downloads/pub2014_3180_cohabitationquartiers.pdf

La prise en compte de la **mobilité** des plus âgés à **Laval (53)**

La Ville de Laval adhère à la démarche Ville Amie des Aînés depuis 2015. Quatre groupes de travail ont été mis en place.

Chaque groupe est piloté par un technicien et un élu de référence (en fonction de la thématique).

Le groupe en charge de la mobilité et du transport fait le constat suivant : 50 % des personnes interrogées utilisent leur véhicule (moyenne d'âge 80 ans). Beaucoup rencontrent des difficultés avec les transports en commun.

Une réflexion a également été engagée avec les services de Laval-Agglomération qui a la compétence transport lors d'une étude de marché dans le cadre d'une nouvelle DSP avec les transporteurs, les associations, les services de la ville et les élus. Cette démarche transversale a permis de faire un inventaire des différents modes de mobilité sur la ville et l'agglomération.

→ Les TUL (transports urbains lavallois) sont gérés par Kéolis. La société propose des tarifs seniors.

→ Des aménagements ont été réalisés pour permettre une meilleure accessibilité par le réhaussement des trottoirs.

→ Des transports à la demande ont été mis en place par l'agglomération avec une DSP accordée à une société Titi Floris qui effectue du transport à la demande de porte à porte. Le mobi'TUL est accessible aux personnes de 80 ans et plus ou aux personnes reconnues en incapacité d'au moins 50 %.

→ Les services d'aide à domicile publics/privés, organisent également du transport.

→ Un nouveau service a été mis en place par un triporteur privé.

→ Les associations développent du covoiturage pour leurs animations et activités.

→ La ville propose des actions de sensibilisation au moins deux fois par an sur la prévention routière avec le support de l'association prévention routière et les services de l'État de la sécurité routière. Ces actions sont toujours complétées par une information complémentaire comme la rédaction du constat amiable avec un assureur.



Espace Seniors
Ville de Laval

LE DISPOSITIF « J'ACCOMPAGNE »

Cette action a été mise en place pour répondre à des demandes de personnes qui ne rentrent pas dans les dispositifs de mobilité existants. Des personnes de moins de 80 ans peuvent avoir peur dans les transports et ne plus les utiliser seules.

Objectifs de l'action :

→ Lutter contre l'isolement des personnes âgées, lancer une démarche participative par l'implication de bénévoles.

→ Coordonner la réponse aux demandes des habitants de 60 ans et plus en recherche de mobilité.

→ Permettre à des personnes éloignées de l'utilisation des transports en commun de se les réapproprier.

→ Créer du lien social de proximité.

À quel(s) besoin(s) cela répond-il ? :

Lors des « cafés rencontres » avec les habitants, dans le cadre du diagnostic « Ville Amie des Aînés », de nombreuses personnes ont fait état de leurs difficultés à prendre les transports collectifs (TUL). Elles expriment des craintes quant aux risques de chutes, d'incivilités...

Constats :

L'inscription de la Ville de Laval dans la démarche VAA a nécessité un diagnostic. La question de la mobilité est une problématique souvent évoquée lors des cafés rencontre notamment en ce qui concerne les transports en commun. De nombreux témoignages ont fait état d'un constat désolant, toutes les personnes connaissaient un cas de chute d'un de leurs proches entraînant une perte d'autonomie.

L'action :

La plate-forme de la mobilité est un projet retenu dans le cadre des actions qui sont conduites à l'Espace Seniors.



Plusieurs étapes :

→ Mise en place de la plate-forme de la mobilité située à l'Espace.

→ Recherche de bénévoles via les associations ainsi que les maisons de quartier. Le but est de recruter des personnes au plus proche des habitants pour faciliter le lien social. Ces accompagnateurs pourront aussi bien accompagner des personnes à pied que dans les transports en commun.

→ Les bénévoles accompagnateurs bénéficieront de la gratuité du transport.

→ Une formation pilotée par Kéolis leur sera proposée.

Public bénéficiaire :

Retraités de moins de 80 ans et pas reconnus en invalidité, l'agglomération lavalloise ayant mis en place un service adapté pour les retraités de 80 ans et plus, Mobi'TUL. Les accompagnateurs devront avoir au moins 18 ans.

Zone géographique :

Dans un premier temps : Ville de Laval. Si l'expérience rencontre un succès, une extension est prévue sur l'agglomération.

Partenariats :

Laval-Agglomération, MDA, CCAS, Méduane Habitat, Kéolis, Conseil des sages de la Ville de Laval, Maisons de quartier et les comités d'animation.

Les associations partenaires.

Une évaluation sera mise en place. <

Faciliter la mobilité et les déplacements des aînés rennais

Dans le cadre de son plan d'actions « ReVAA* », la Ville de Rennes s'est engagée en 2017 dans un nouvel axe pour « faciliter la mobilité et les déplacements des aînés ».

Cette thématique représente un enjeu majeur : pouvoir se déplacer librement c'est préserver son autonomie, participer à la vie de la cité et donc agir en prévention de l'isolement.

Concrètement, il s'agit de considérer l'accès aux équipements publics, aux professionnels de santé, aux commerces et services de proximité, aux lieux de loisirs, de culture...

Comme pour les trois autres axes de son plan d'actions, la Ville de Rennes engage un processus transversal, partenarial et participatif.



TRANSVERSALITÉ DES POLITIQUES PUBLIQUES, DES COMPÉTENCES ET DES SERVICES

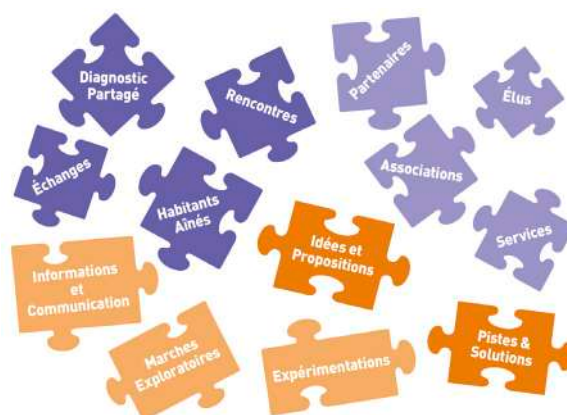
La question des mobilités/déplacements des aînés se situe au croisement de plusieurs politiques publiques, de différents outils de planification urbaine ainsi que de la compétence et de l'expertise de plusieurs services municipaux et métropolitains. C'est pourquoi un travail collaboratif impliquant plusieurs élus, services et instances s'avère indispensable. Au préalable, pour partager une culture commune sur la thématique, une phase d'information, de sensibilisation est nécessaire :

- Échanges entre l'adjointe déléguée aux personnes âgées et au handicap et ses collègues élus sectoriels ;
- Présentation de la démarche aux élus des instances internes ;
- Prises de contacts, échanges, présentations dans les services concernés et identification de référents ;
- Constitution d'un groupe projet inter-services ;
- En prévision : un séminaire interne élus/services.

UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE, PARTENARIALE ET DE PROXIMITÉ

De même, la participation d'une diversité d'acteurs est essentielle : des habitants, dont des aînés, des professionnels, associations et des équipements de quartiers, des étudiants...

Pour impliquer ces acteurs, sont organisées des rencontres individuelles et collectives, des présentations dans des instances partenariales (ex : Conseil des mobilités, Comité de suivi ReVAA...). Pour mobiliser les aînés, deux modalités sont envisagées : relais par les acteurs de proximité et appel direct au volontariat d'habitants.



Au fil de la démarche, chacun des acteurs contribue à tout ou partie de la réflexion, de l'actualisation du diagnostic, de la recherche de pistes de travail, à la mise en place d'expérimentations, selon des temporalités et des modalités variables.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES POUR 2018-2019

- Actualiser de façon participative le diagnostic initial.
- Mesurer les avancées avec les services, les professionnels et les partenaires.
- Échanger avec des aînés, selon diverses configurations (café citoyen, café débat...) dans un esprit de convivialité et de proximité pour être au plus près des besoins et des réalités.
- Réaliser des diagnostics de terrain via des marches exploratoires.
- Constituer un groupe mixte de réflexions et d'échanges pour une approche croisée : habitants, professionnels des services, associations, partenaires...
- En 2018, organiser une manifestation pour contribuer à faire changer les représentations sur les aides techniques aux déplacements et pour inviter les aînés équipés à oser sortir sur l'espace public.
- Organiser un colloque en 2019.

DES POINTS D'ÉTAPE

Des points d'étape réguliers seront mis en place avec le comité de suivi ReVAA pour capitaliser les différentes contributions et examiner sous quelle forme celles-ci pourront intégrer les différentes politiques sectorielles concernées par ce sujet. <

* ReVAA : Rennes Ville Amie des Aînés

À Pro Senectute Vaud : les liens sociaux par la mobilité

EQUILIBR'AGE

Selon les observations du BPA (Bureau suisse de prévention des accidents), 96 % des chutes fatales sont le fait de seniors. Or, un grand nombre de chutes pourraient être évitées si les aînés restaient actifs physiquement, en bénéficiant d'un entraînement conjoint de la force, de l'équilibre et de l'endurance.

La méthode Equibr'Age est spécifiquement conçue pour stimuler la force musculaire des jambes et le sens de l'équilibre. Equibr'Age propose aussi des moyens et des astuces

pour se relever du sol en cas de chute et fait le point sur d'autres facteurs de risques en lien avec le domicile ou les habitudes de vie des seniors concernés. Les rencontres d'entraînement sont hebdomadaires et placées sous le signe de la convivialité. L'encadrement est assuré par des moniteurs formés en prévention des chutes et un suivi personnalisé est effectué par un-e spécialiste en activités physiques adaptées sous forme de bilan-conseil individuel.

PROMENADES DIAGNOSTICS

Développées dans le cadre des démarches communautaires « Quartiers solidaires », les promenades diagnostics ont pour but d'intégrer les utilisateurs des espaces urbains dans l'identification des aménagements favorables à la mobilité. Sous la conduite de professionnels de la gestion urbanistique, des habitants, des acteurs associatifs, des représentants des services publics concernés et des élus locaux sont ainsi

réunis pour entreprendre ensemble un « diagnostic en marchant ».

La prise en compte des situations de mobilité réduite (avec usage de canne, déambulateur, fauteuil roulant) est placée au cœur du diagnostic : le franchissement des rues circulantes est-il sûr et aisé ? Les trottoirs et les passages présentent-ils des obstacles ? Les pentes peuvent-elles être franchies à l'aide de rampes et de plans inclinés ? Existe-t-il des lieux abrités et ombragés, propices à une halte ? Le mobilier urbain est-il adéquatement conçu ? Un accès aisé aux transports publics, aux services et aux commerces est-il assuré ? L'éclairage public est-il adapté ?

À la suite de la promenade diagnostic, un compte-rendu est rédigé par les professionnels et remis à tous les participants et acteurs concernés. Ce rapport servira de base pour mettre en œuvre des actions co-construites, favorables à la mobilité dans la diversité des situations individuelles.

EXCURSIONS ET SÉJOURS ACCOMPAGNÉS « PETITES FUGUES »

Des capacités de mobilité réduites accentuent l'isolement des personnes âgées. Les excursions et séjours accompagnés « Petites Fugues » permettent de s'évader en sécurité et de (re)découvrir de magnifiques paysages, aussi variés que les destinations. Les bus sont spécialement adaptés aux personnes à mobilité réduite (chaises roulantes) et les participants sont pris en charge à leur domicile.

La formule « excursions » propose une demi-journée ou une journée à la découverte d'un lieu, d'une spécialité culinaire, d'un panorama ou d'un événement culturel. La formule « séjours » comprend une semaine en lieu résidentiel, agrémentée d'activités et d'excursions.

Des courses accompagnées peuvent aussi être proposées aux seniors d'une commune ou d'un établissement médico-social, pour des itinéraires et des destinations sur mesure.

TABLES CONVIVIALES AVEC TRANSPORT

Pour que les repas demeurent un moment de plaisir, même lorsqu'on vit seul à un âge avancé, Pro Senectute Vaud propose aux seniors de partager de bons repas, dans une ambiance chaleureuse et dans la proximité du quartier ou de la localité. Des accompagnements et des transports bénévoles permettent aux personnes à mobilité réduite d'y prendre part.

Quatre formes de Tables conviviales sont organisées par des accueillants et accompagnants bénévoles, pour le repas de midi :

- les Tables d'hôtes : un repas préparé par un bénévole accueillant des personnes âgées à son domicile
- Les Tables familiales : des seniors sont accueillis à la table d'une famille pour partager le repas
- les Tables à la cantine : des repas intergénérationnels, accompagnés, sont organisés dans des cantines de restauration scolaire
- les Tables au bistrot : initiées par des particuliers, des restaurateurs ou des collectivités locales, elles offrent aux seniors l'occasion de prendre part aux plaisirs d'un bon repas dans un restaurant de qualité, en compagnie d'un bénévole et d'autres retraités.

Ces moments conviviaux et gustatifs forment des occasions de faire de nouvelles connaissances, de discuter, s'informer, se souvenir et partager un moment agréable. <

René Goy,

Directeur adjoint, Pro Senectute Vaud

LAURÉAT CONCOURS VILLES AMIES DES AÎNÉS 2017

À PETITS PAS DANS MON QUARTIER

LYON (69)

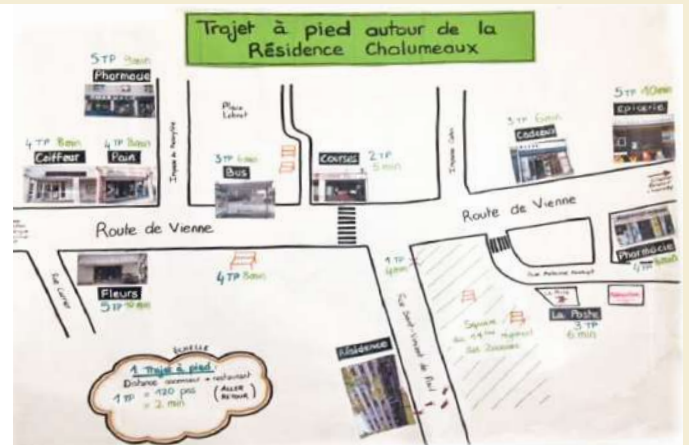
Ville Amie des Aînés depuis 07-2012

OBJECTIFS

Améliorer l'autonomie des personnes âgées au quotidien. Favoriser l'investissement des services de proximité. Renforcement des liens sociaux.

PRATIQUE

Élaborer un questionnaire d'évaluation et le distribuer aux personnes âgées d'une résidence autonomie. Former un groupe de résidents ayant des pathologies neurologiques et/ou isolées. Accompagner les résidents pour évaluer les distances entre leur lieu de vie et les services de proximité. Créer un plan avec une échelle en nombre de pas.
Coût : 1 786 €



ENCOURAGER L'AUTONOMIE

De septembre 2016 à janvier 2017, la résidence autonomie seniors Chalumeaux (CCAS) à Lyon 8^e a réalisé, avec ses résidents, un plan de quartier en utilisant une échelle inhabituelle de trajet connu pour eux, au quotidien. L'échelle utilisée est le nombre de pas entre leur appartement et la salle d'animation de la résidence. Ce projet vise à améliorer l'autonomie des personnes âgées en favorisant l'investissement des services de proximité et le renforcement des liens sociaux. Il permet aussi de lutter contre les fausses représentations des capacités psychomotrices des personnes âgées, de leur redonner confiance en elles, d'augmenter leur autonomie en matière d'indépendance au quotidien (courses alimentaires, pharmacie, poste, associations des quartiers, plaisir à sortir dans les squares, jardins, ...) et leur activité physique. Il favorise également le lien social et permet une prise de conscience des réelles distances entre la résidence et les services de proximité.

FAIRE VIVRE LE PROJET

En amont, un questionnaire a été réalisé afin d'évaluer « le rayon de marche » des personnes âgées, au sein de leur quartier. Il a été distribué aux personnes vivant en résidence. Ces données ont permis de mettre en place le projet « À petits pas dans mon quartier ». Ce questionnaire a été distribué en amont et en aval de la réalisation de l'action, ce qui a permis de constater les résultats

obtenus. Pour faciliter l'investissement des commerces de proximité, la psychomotricienne de la résidence autonomie seniors Chalumeaux, ainsi qu'une psychomotricienne stagiaire ont mis en place un groupe psychomoteur de personnes âgées des résidences autonomie seniors de la Ville de Lyon. Celui-ci s'est composé des résidents de Chalumeaux ayant des pathologies neurologiques et/ou isolées, notamment en raison de douleurs chroniques et difficultés à la marche. La psychomotricienne et la stagiaire ont accompagné les résidents à découvrir et évaluer les distances entre leur lieu de vie et leurs services de proximité, afin qu'ils puissent s'y rendre ultérieurement de manière plus autonome. Cette évaluation de distance a été réalisée avec l'aide de podomètres pour objectiver la distance réelle. Dans un second temps, les psychomotriciennes ont demandé aux personnes âgées d'évaluer la distance de l'ascenseur au restaurant afin de mettre en place une échelle de référence connue/vécue dans leur quotidien. A partir de toutes ces informations récoltées par les résidents du groupe « À petit pas dans mon quartier », un plan du quartier a été créé sur la base de cette échelle. Ce plan a été affiché dans le hall d'entrée de la résidence. Ce projet est également en cours sur d'autres résidences depuis mai 2017. Les commerçants, ainsi que les élu(e) s aux personnes âgées ont été informés de cette initiative au fur et à mesure de son développement.

RÉINVESTIR SON QUARTIER

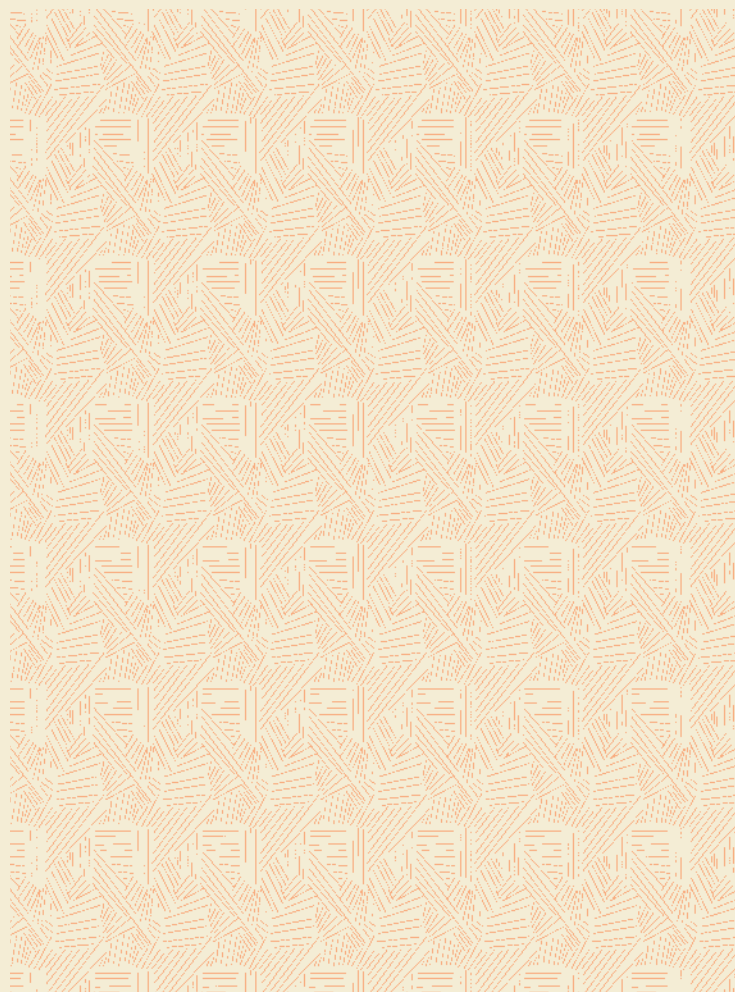
Ce plan a pour but de stimuler les personnes âgées (notamment les personnes isolées ou en manque de confiance en leurs capacités) à réaliser le trajet résidence-services de proximité qu'elles surestiment souvent. En utilisant une échelle de référence réalisée quotidiennement, elles peuvent mieux se rendre compte que la plupart des trajets résidence-services de proximité sont dans leurs capacités. Elles peuvent d'ailleurs en prendre conscience en réalisant le trajet ascenseur-restaurant plusieurs fois (ex : 1 aller résidence-pharmacie = 4 aller-retour ascenseur-restaurant). De plus, des ateliers psychomoteurs ont été mis en place a posteriori pour investir l'extérieur par des itinéraires différents en utilisant le plan comme support. Ce projet a développé un sentiment de sécurité chez les personnes âgées du groupe qui ont ainsi pu réinvestir leurs



services de proximité. Les nouveaux arrivants ont également pu se saisir de ce plan à leur échelle et s'approprier leur nouveau lieu de vie. Ce plan a aussi été imprimé et diffusé en format poche à des personnes isolées investissant ou pensant investir la résidence (venant au restaurant de la résidence ou à certaines animations).

LES PERSPECTIVES DU PROJET

Le CCAS de la Ville de Lyon a pour objectif de développer l'action « *À petits pas dans mon quartier* » aux 15 autres résidences autonomie, ainsi qu'aux personnes âgées avoisinantes, et de distribuer en nombre suffisant des plans avec des supports attractifs (impression grand format, couleurs, etc.). Le plan de poche serait distribué par le biais des services civiques qui ont en charge de lutter contre l'isolement des personnes âgées à domicile. L'idée serait aussi de développer d'autres moyens de locomotion par l'achat de vélos duo et ainsi étendre le périmètre de déplacement à d'autres quartiers. À terme, le CCAS souhaite que les résidences autonomie seniors de la Ville de Lyon soient identifiées comme des lieux ressources au sein de chaque arrondissement. <



LAURÉAT CONCOURS VILLES AMIES DES AÎNÉS 2017

DIVIAPOUCE

DIJON MÉTROPOLE (21)
Ville Amie des Aînés depuis 06-2017

OBJECTIFS

Compléter l'offre de transport en commun, là où il est peu, voire pas compétitif avec la voiture individuelle. Accroître l'accessibilité à la ville centre pour des personnes non motorisées. Créer du lien social et de la solidarité. Encourager un « *covoiturage* » de trajets courts, en luttant contre l'auto-solisme.

PRATIQUE

Développer un système d'auto-stop organisé avec le délégataire du réseau de transport collectif urbain. Expérimenter le dispositif sur trois communes périurbaines. Communiquer largement sur l'action. Mettre en place un calendrier partagé accessible sur Internet. Créer une application mobile. Coût : 20.000€ (gestion administrative du service, exploitation (estampillage des arrêts de bus, achat des kits), communication).



UN DISPOSITIF POUR FACILITER LA MOBILITÉ

Le dispositif DiviaPouce a été mis en place au printemps 2016 suite à l'attribution d'une subvention par la région Bourgogne consécutive à l'appel à projet « *Mobilité rurale* ». Ce dernier consiste à développer un système d'auto-stop organisé, permettant de proposer aux habitants périurbains non motorisés une offre de mobilité alternative et complémentaire aux transports en commun de l'agglomération dijonnaise. Porté par le délégataire exploitant le réseau de transport collectif urbain Divia, DiviaPouce a été développé dans un premier temps sur trois communes périurbaines de la communauté urbaine : Magny-sur-Tille, située à l'est de l'agglomération, Corcelles-les-Monts et Flavignerot, toutes deux situées à l'ouest. L'objectif était d'expérimenter le dispositif sur ces trois communes avant de, potentiellement, le déployer à plus large échelle



© Diviapouce

sur le territoire de l'agglomération dijonnaise. Tous les habitants de plus de 15 ans des quartiers périphériques peuvent bénéficier du service. Celui-ci cible néanmoins davantage les publics suivants : seniors, scolaires, étudiants et les ménages mono-motorisés. L'inscription à DiviaPouce est gratuite et obligatoire

pour les conducteurs comme pour les passagers. Elle peut se faire en mairie ou à l'agence commerciale Divia. Il est demandé plusieurs documents au cours de cette inscription (copie de la carte d'identité, justificatif de domicile, photo d'identité, autorisation parentale pour les mineurs, et pour les conducteurs : copie du permis de conduire et d'attestation d'assurance du véhicule).

MISE EN PLACE DU PROJET

Les modalités de fonctionnement du service ont été conjointement décidées entre Dijon métropole (porteur et financeur du projet), les maires des trois communes et Divia. Il a été convenu les grands principes suivants :

- la gratuité pour les usagers, ainsi que la signature d'une charte de bonne utilisation du service lors de l'inscription ;
- l'interconnexion avec le réseau Divia Bus+Tram : certains arrêts de bus sont identifiés comme des points de rencontre entre passagers et conducteurs et estampillés comme tels ;
- la distribution d'un kit « *DiviaPouce* » une fois l'inscription terminée, contenant une carte DiviaPouce nominative personnalisée, et pour favoriser la reconnaissance des adhérents entre eux : un macaron à poser au choix sur le pare-brise ou le pare-soleil pour les conducteurs et un brassard fluorescent pour les passagers, à porter lorsque ceux-ci souhaitent être pris en charge.

Pour acter le lancement opérationnel du dispositif, deux réunions publiques ont été organisées, l'une à Magny, l'autre à Corcelles-les-Monts (incluant Flavignerot), en juin 2016. L'objectif de ces réunions était de présenter le service aux habitants, en vue d'une mise en œuvre effective du dispositif en septembre 2016. En complément des deux premières rencontres avec les habitants, deux autres réunions publiques de lancement se sont également tenues en septembre 2016, permettant de présenter les modalités de fonctionnement du dispositif et de permettre aux habitants d'adhérer au service.

LA COMMUNICATION, UN ENJEU CLÉ

La communication est un enjeu clé pour le développement de DiviaPouce. Elle doit non seulement permettre d'appuyer le contexte multimodal du service, de rassurer sur les potentielles craintes liées à l'auto-stop/covoiturage, mais aussi et surtout d'attirer différents profils d'usagers. Aussi, la communication s'est dans un premier temps opérée dans chacune des trois communes, avec la distribution dans toutes les boîtes aux lettres d'un flyer d'invitation aux premières réunions publiques de juin. Il en a été de même pour les secondes réunions de septembre. Les maires et équipes municipales ont eu un rôle essentiel, le portage politique local étant garant du bon développement de DiviaPouce. Un communiqué de presse a également été réalisé lors du lancement du service et une campagne de communication lancée sur les écrans d'information du réseau (stations de tram, par exemple). Enfin, le service étant pleinement intégré à l'ensemble de l'offre Divia, celui-ci est répertorié sur le site Internet du délégataire (<https://www.divia.fr/page/diviapouce-autostop-organise>).

DES SOLUTIONS ADÉQUATES AUX DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Les difficultés rencontrées lors de l'élaboration de DiviaPouce sont de deux ordres : d'une part, elles concernent la mise en relation entre adhérents, covoitureurs et passagers. À l'occasion des deux réunions publiques de juin et septembre, ce problème a été évoqué longuement avec les participants. Bien que le concept du service relève de la spontanéité, DiviaMobilités a instauré début 2017 deux calendriers partagés (l'un pour Magny-sur-Tille, l'autre pour Corcelles-les-Monts et Flavignerot), dont les codes d'accès sont réservés aux seuls adhérents. Aussi, ces derniers peuvent y indiquer leurs trajets à venir et/ou leurs besoins de déplacements. En outre, la nouvelle application DiviaMobilités (mise en service fin 2017) intègre l'ensemble des services de mobilités de Dijon métropole, dont DiviaPouce. Les adhérents peuvent ainsi savoir si des auto-stoppeurs se trouvent sur leur parcours, et inversement, ce qui a pour effet de faciliter les mises en relation. D'autre part, concernant la « sécurisation » du service, il faut lever les freins liés à

la pratique de l'auto-stop et du covoiturage et les réticences éventuelles des potentiels usagers. Il a donc été décidé de mettre en place un système de SMS. Lorsqu'un passager est pris en charge par un conducteur adhérent au service, il peut envoyer un SMS à un numéro spécialement mis en place, avec la plaque d'immatriculation du véhicule dans lequel il monte. Chaque voyage réalisé est ainsi connu de Divia.

DIVIAPOUCE : VECTEUR DE LIEN SOCIAL ET DE SOLIDARITÉ

Créateur de lien social, l'auto-stop organisé est aussi un moyen de mettre en relation des habitants aux profils variés, aux âges divers, afin qu'ils partagent des trajets communs. Au-delà d'une population active qui se déplace aux horaires dites « classiques » et où l'offre en transport collectif est présente, le manque aux heures « creuses » est plus criant, notamment pour les seniors, mais aussi les jeunes qui se déplacent davantage en journée. Le concept de DiviaPouce permet cette mise en relation spontanée au travers d'une « communauté » d'adhérents aux profils diversifiés qui, de fait, est créatrice de lien social et facilitatrice de mobilité à partir d'une action solidaire envers ses concitoyens, l'un étant interdépendant de l'autre : plus les habitants participeront à la vie du service, plus leur mobilité sera favorisée. En juin 2017, un peu plus d'une cinquantaine de personnes étaient inscrites à DiviaPouce, répartis comme suit : 36 à Magny-sur-Tille ; 20 à Corcelles-les-Monts et Flavignerot. Le service est en plein essor et bénéficie d'une reconnaissance de plus en plus importante sur l'agglomération, avec des communes qui émettent le souhait de rentrer dans le dispositif. L'arrivée fin 2017 de l'application permettra sans doute au service d'entrer dans une nouvelle phase et de toucher un plus large public. <



LAURÉAT CONCOURS VILLES AMIES DES AÎNÉS 2017

MOBIL'AÎNÉS®

OBJECTIFS

Changer de regard sur la mobilité des aînés. Vulgariser le déplacement en rolateur (déambulateur à roulettes). Permettre aux aînés de conserver une autonomie sociale et de retrouver une place dans l'espace public. Valoriser la marche comme moyen de déplacement durable et salubre. Ouvrir les établissements « à et vers l'extérieur ».

PRATIQUE

Trouver une collectivité volontaire, un lieu adéquat (revêtement lisse, parking et toilettes à proximité immédiate de la marche), des financeurs, des accompagnants. Pour mobiliser les participants, la communication est à organiser tant en direction des établissements médico-sociaux (type Résidence Autonomie ou EHPAD) que des particuliers vivant toujours à leur domicile et de leurs aidants.

Coût : 12 000€, hors mise à disposition et bénévolat (fournitures, prestation de services, location mobilière, honoraires, cadeaux, communication, réceptions, salaires etc.).



CHANGER DE REGARD SUR LA MOBILITÉ DES AÎNÉS

Cette marche en rolateur a été inventée par l'association Prendre Soins du Lien. Qu'est-ce qu'une Mobil'Aînés® ? « Une manifestation familiale, festive et gratuite, unique en son genre. Une des rares manifestations populaires intergénérationnelles qui s'adresse avant tout à un public âgé voire très âgé, en le plaçant au centre de l'événement. Nous ne sommes pas dans la performance mais dans la simple présence ». L'idée est née d'un atelier de travail de l'équilibre dans lequel des conseils étaient donnés pour conserver une bonne santé. La marche, une activité simple à pratiquer et indispensable pour vieillir en bonne santé, faisait partie de ces conseils. Alors qu'une personne, qui avait besoin d'un déambulateur pour se déplacer, évoquait sa gêne de sortir dans la rue avec son rolateur par peur du regard des autres, la proposition d'une marche sur les quais, « Tout le monde en rolateur », a été lancée. Cette boutade avait pour but de dédramatiser la situation. La personne concernée ayant pris au mot cette suggestion et s'étant fermement engagée à y participer, le projet a pris forme. Les différents acteurs (partenaires, participants, bénévoles accompagnateurs) ont trouvé l'idée intéressante et novatrice et ont souhaité tenter l'aventure. La 1^{ère} édition a eu lieu le 21 mai 2016 quai Richelieu à Bordeaux et a été suivie d'une 2^{ème} édition le 13 mai 2017 quai des Chartrons à Bordeaux. Les bénéficiaires de l'action sont prioritairement des

personnes âgées se déplaçant avec un déambulateur à roulettes. Cependant, les personnes âgées se déplaçant seules, avec une canne ou en fauteuil roulant sont les bienvenues. Ces personnes peuvent habiter à domicile ou être hébergées en établissement. Les familles sont bien évidemment sollicitées.

PRÉPARER LA MANIFESTATION

Lorsque la collectivité confirme sa candidature, que le lieu adéquat et facile d'accès est trouvé, commencent alors tous les préparatifs. Il est bien souvent nécessaire de constituer un dossier de manifestation publique. Il faut également demander toutes les autorisations obligatoires (autorisation de stationner, droits SACEM) ainsi que prévoir la sécurité (protection civile, médecins, kinés...) et l'animation musicale. Il est également indispensable de monter un dossier de partenariat pour trouver des financeurs. La communication est effectuée par le biais de nombreux supports variés : presses régionales et nationales, radio et télévision. Des cadeaux portant le logo des principaux partenaires sont commandés pour les participants. Des sacs, contenant goodies et flyers de partenaires, sont préparés. Le jour J, il faut installer le « Village Mobil'Aînés » avec l'équipe d'organisateur bénévoles et avec l'aide des partenaires, veiller à la sécurité maximale des participants et à leur complète satisfaction, encadrer l'équipe des

volontaires bénévoles et enfin, s'assurer que les partenaires, les sponsors et les élus soient remerciés de leur aide et de leur soutien.

UNE DÉMARCHE MULTIPARTENARIALE

Les partenaires institutionnels (ARS, Carsat, Ville de Bordeaux, Conseil Départemental de la Gironde, Conférence des financeurs, AG2R LA MONDIALE) ont donné une visibilité et une crédibilité à l'événement. Ils ont communiqué sur leur propre réseau, ont aidé au financement et ont participé à l'organisation « *matérielle* » (prêt de tables, chaises, barnums...). Certains ont même été présents le jour de l'événement.

Les sponsors privés quant à eux (Aquarelle, Avem Vitaris, Axéo Services, Colas, Ergoton'Home, Fédération Française Sports pour Tous, Groupe Omega, Isis Médical, Korian, Les Menus Services, Les Senioriales, Inaide, Ociane, Vincent Sict Lingerie) ont financé et augmenté le rayonnement de la marche. La Mobil'Aînés® est pour eux un moyen de se faire connaître. Certains sponsors privés ont participé au « *village* » Mobil'Aînés®. Des jeunes volontaires en service civique de la Ville ont été actifs le jour J, accentuant le côté « *intergénérationnel* » de la manifestation. La Ronde des Quartiers, une association de commerçants et d'artisans indépendants, acteurs de vie et de proximité, a collaboré activement en prêtant des barnums supplémentaires.



UN DÉFI RÉUSSI

Les objectifs des deux premières éditions de la Mobil'Aînés® ont été largement atteints. En 2016, 75 binômes étaient présents (contre 50 attendus) avec 18 établissements différents. En 2017, ce sont 81 binômes qui se sont inscrits et 20 établissements. 39 bénévoles ont été proposés par l'association dont 12 jeunes volontaires en service civique. L'aspect décalé et innovant de cette marche en rolateur incite les personnes à y participer. L'accent est mis sur l'aspect intergénérationnel, par la mobilisation des familles, des jeunes volontaires et de toute personne souhaitant participer à cet événement novateur. Cette marche permet de dédramatiser l'utilisation d'un équipement lié à la dépendance.

UN ÉVÉNEMENT À REPRODUIRE

L'association Prendre Soins du Lien souhaite que la Mobil'Aînés® devienne un rendez-vous annuel, si possible dans différentes villes de France. Elle se développe pour l'instant sur le territoire girondin avec l'organisation prévisionnelle en 2018 de deux marches de ce type : à Bordeaux et pour la première fois à La Teste de Buch. La marque a été déposée et l'association Prendre Soins du Lien souhaite qu'un certain nombre d'éléments se retrouvent dans chaque Mobil'Aînés® organisée : la couleur orange, les sonnettes avec le visuel Mobil'Aînés®, les parapluies oranges que les personnes valides tiennent au-dessus de la tête des personnes en rolateurs, la possibilité de décorer et de relooker les rolateurs. Cette option apporte une note joyeuse au défilé et permet, dans les établissements, de proposer des séances d'animation en relation au décor des rolateurs. L'association s'efforcera de faire germer une idée nouvelle d'animation chaque année pour conserver l'attrait de la nouveauté de cette marche. 2017 a vu la naissance de la « *Mobil'Danse* », une mini chorégraphie de foule, reprise avec plaisir par les participants.

La Mobil'Aînés® est l'occasion de fédérer un grand nombre de partenaires divers et variés et de créer des projets entre différents publics. Il est envisagé d'intégrer à l'événement des partenaires associatifs de la ville (associations d'animation, de solidarité ...) afin d'élargir les publics. Cela donnerait ainsi une plus grande visibilité, propice au changement de regard sur la vieillesse et sur la place qui est laissée aux personnes âgées dans l'espace public dans notre société.

Voir aussi la page Facebook : association prendre soin du lien <

LAURÉAT CONCOURS VILLES AMIES DES AÎNÉS 2017

PÉDAGOGIE DE LA MOBILITÉ

 SNCF TER BRETAGNE
 RENNES (35)

OBJECTIFS

Mettre en œuvre des supports et formations spécifiques à destination des seniors pour faciliter et encourager l'usage du train. Favoriser la mobilité.

PRATIQUE

Réaliser un voyage en train TER avec un groupe de seniors. Effectuer plusieurs ateliers pour connaître les attentes et besoins du public âgé concernant l'utilisation du train. Réaliser des supports de communication pour accompagner et encourager les voyages en train. En complément, mettre en place des formations et conférences spécifiques

Coût : 35 000€



FAVORISER LA MOBILITÉ DES SENIORS

En partant du constat, qu'il n'existe pas, à ce jour, de dispositif permettant l'acquisition de connaissances sur la mobilité, que d'ici 2030 les seniors bretons représenteront 1/3 de la population régionale et que cette catégorie de la population a particulièrement besoin de réassurance lors de ses déplacements, la SNCF TER Bretagne a organisé, au cours de l'année 2015, plusieurs ateliers de travail avec des seniors volontaires de la Ville de Rennes afin de définir toutes les connaissances nécessaires à la mobilité en train. Pour mener à bien ce projet, il a été souhaité, dans un premier temps, rendre ce contenu accessible par la réalisation d'un support de communication spécifique (vidéo + guide papier). Puis, dans un second temps, de diffuser largement ces travaux en s'appuyant sur les services qui peuvent être directement en lien avec les seniors.

DIFFÉRENTS PROFILS DE VOYAGEURS

La SNCF souhaite atteindre un large public de seniors en identifiant plusieurs typologies :

- les Happy Boomers (50 - 59 ans) : sensibiliser sur des pratiques de mobilité en train avant leur départ à la retraite ;
- les Libérés (60 - 74 ans) : inciter ces retraités qui ont actuellement le réflexe « voiture » à basculer sereinement vers le train pour développer de nouvelles compétences de mobilité ;
- les Paisibles (75 - 84 ans) : redonner à ces aînés, souvent en perte de mobilité, l'envie de voyager par un accompagnement personnalisé tout le long du parcours ;

- les TGV (Très grands vieux) (85 ans et +) : améliorer leur quotidien en apportant de réelles solutions sur mesure avec un accompagnement porte à porte.

FAIRE VIVRE LE PROJET

De ces différents échanges et en s'appuyant sur un partenariat avec la CARSAT de Bretagne (financement), la SNCF TER Bretagne a formalisé le contenu en plusieurs supports de communication (vidéos et fiches pédagogiques). Ils sont diffusés via les différents outils SNCF (site web, kit voyage de groupe, réseau de distribution, etc.) ainsi que par les différents acteurs de son réseau. À partir du second semestre 2017, la SNCF TER Bretagne souhaite proposer des événements de type formation/conférences spécifiques dans les gares bretonnes et les lieux de vie des seniors pour expliquer l'utilisation du transport et réduire les appréhensions à son usage. Ces ateliers développés en partenariat avec des acteurs travaillant au contact des seniors prendront en compte les trois leviers nécessaires pour vieillir dans les meilleures conditions : social, intellectuel et physique. En fonction des résultats, un déploiement est envisageable dans d'autres activités régionales. <

TRANSPORT SOLIDAIRE

SAUMUR (49)

Ville Amie des Aînés depuis 02-2016

OBJECTIFS

Favoriser la mobilité des personnes âgées et lutter contre leur isolement. Favoriser les liens intergénérationnels.

PRATIQUE

Lancer un appel à candidatures pour recruter des chauffeurs bénévoles. Communiquer largement sur le dispositif.

TRANSPORT SOLIDAIRE

Les membres du Conseil d'Administration du CCAS de Saumur ont décidé de créer un mode de transport adapté, le Transport Solidaire, mettant en lien des personnes ayant des difficultés de mobilité et des chauffeurs bénévoles désireux de participer à la vie sociale locale. La perte d'autonomie, l'éloignement géographique de la famille, les retraites modestes, les difficultés financières passagères sont autant d'éléments qui renforcent l'isolement d'un grand nombre de Saumurois. Le « *transport solidaire* » est un système de covoiturage urbain occasionnel pour des déplacements sur le territoire de la Ville de Saumur. Cette initiative, basée sur la solidarité et le volontariat, est proposée depuis avril 2017.

FAVORISER LES DÉPLACEMENTS

Ce dispositif est accessible à tous les Saumurois rencontrant des difficultés de mobilité récurrentes ou ponctuelles et ne pouvant pas accéder aux moyens de transports collectifs existants sur le territoire de la Ville de Saumur. Le CCAS, coordonnateur du projet, a modifié son règlement des aides facultatives pour la création de ce projet. Les usagers doivent justifier de ressources modestes, être inscrits au CCAS et constituer un dossier d'aide sociale facultative pour en bénéficier. Un forfait de 3€ est appliqué pour tout déplacement. Les chauffeurs bénévoles perçoivent une indemnité kilométrique. Cette participation est à la charge de la personne transportée complétée par le CCAS selon le barème. La participation du bénéficiaire est fixée à 1,80€ et celle du CCAS à 1,20€. À partir du 5^{ème} kilomètre, est ajoutée au forfait la somme de 0,40€ par kilomètre supplémentaire (0,25€ à la charge du bénéficiaire et 0,15€ à la charge du CCAS). Les chauffeurs bénévoles « *recrutés* » par le CCAS sont des personnes disponibles, disposant d'un véhicule en bon état de marche. Ils doivent être en capacité de transporter des personnes à des rendez-vous (médecin, banque, coiffeur, etc.), chez des parents ou amis (hôpital, maison de retraite), au cimetière, à la gare pour prendre le train. Une charte expliquant le règlement et les modalités pour les bénévoles et les bénéficiaires a été rédigée.



FONCTIONNEMENT

Chaque chauffeur transmet ses disponibilités lors de son inscription. Les coordonnées des chauffeurs bénévoles sont transmises directement aux bénéficiaires. Le chauffeur bénévole fixe l'heure de départ avec le bénéficiaire par téléphone. Ce dernier dispose d'un carnet à souche en trois exemplaires qu'il doit compléter à chaque transport effectué. Il doit notifier le nom de la personne, la date du transport et le trajet kilométrique ainsi que le montant de la participation du bénéficiaire. Ce carnet doit impérativement être signé des deux parties et doit être transmis au CCAS chaque trimestre afin de lui permettre de verser le complément de la rétribution. Le service de transport fonctionne du lundi au samedi de 8h à 19h. À titre exceptionnel, les horaires peuvent être adaptés par les chauffeurs bénévoles. Le service peut exceptionnellement fonctionner le dimanche et les jours fériés avec l'accord du chauffeur bénévole. Les déplacements sont assurés dans la limite des disponibilités du service. Sauf urgence, les demandes doivent être faites au minimum trois jours ouvrés avant la date du rendez-vous.

COMMUNICATION DU DISPOSITIF

Une conférence de presse a été organisée pour présenter le dispositif et fût l'occasion de lancer un appel à candidatures de chauffeurs bénévoles. L'information est également présente sur le site de la Ville de Saumur et des flyers ont été distribués en nombre auprès des partenaires du champ de l'action sociale, les cabinets médicaux, les pharmacies et de nombreux commerces. L'information a aussi été relayée auprès de diverses instances partenariales telle que la Commission Informations et Échanges initiée par le CCAS. <

MOBIVAL : UN SERVICE DE TRANSPORT ACCOMPAGNÉ

VALENTIGNEY (25)

Ville Amie des Aînés depuis 03-2015

OBJECTIFS

Favoriser la mobilité des plus âgés dans la commune et en dehors.

PRATIQUE

Acquérir un véhicule et embaucher une personne en contrat aidé afin d'être en mesure de proposer un service de transport véhiculé tous les jours de la semaine. Définir une grille de tarifs pour les déplacements. Gérer la prise de rendez-vous des usagers.



FAVORISER LA MOBILITÉ

À l'origine, un service d'aide à la mobilité pour les personnes âgées « *accompagn'moi* » existait à Valentigney. Ce dernier était cependant limité à la commune intra-muros et à deux demi-journées. Pour aller plus loin, le CCAS de Valentigney a créé un service complet d'aide à la mobilité des seniors appelé MOBIVAL. Le service repose sur trois piliers :

- l'aire géographique étendue à l'aire urbaine (trois départements) compte tenu de l'éloignement des services aux personnes seniors
- les horaires (du lundi au vendredi de 9h à 18h)
- les destinations proposées (visite en EPHAD, commerces spécialisés, administrations, officines paramédicales et consultations des spécialistes...)

Pour ce faire, le CCAS a acquis un véhicule. Un emploi d'avenir a aussi été créé. Le service est facturé selon une grille tarifaire définie allant de 2 € pour Valentigney à 15 € pour l'aire urbaine.

LE LIEN SOCIAL AU CŒUR DU PROJET

Ce service est une prestation de qualité basée sur l'accompagnement. Il s'agit à peu de choses près d'un service de voiturage comparable aux sociétés de conciergerie. À bord du véhicule, on peut trouver des fauteuils d'attente avec boissons à disposition des personnes pour les lieux où elles se rendent. Le personnel est vêtu d'un tailleur permettant une identification auprès des partenaires (médecins, EHPAD, administrations, magasins et boutiques...) ainsi que la mise en valeur de la personne transportée. Les rendez-vous peuvent être pris par le personnel MOBIVAL, la gestion du trajet est personnalisée.

La communication de la mise en service de MOBIVAL est effectuée à la fois via les visites des personnes clientes du portage de repas à domicile, l'impression de flyers, la presse municipale ainsi que par une campagne de communication numérique.

LA RÉPONSE À UN BESOIN CONCRET

Pour financer ce projet, outre la conférence des financeurs sollicitée, il a été fait appel au secteur privé pour prendre en charge l'aspect « *sécurité* » lors des trajets. Connaissant l'implication du Crédit Mutuel auprès des seniors par le biais de téléphones équipés d'une touche ALARME, le CCAS de Valentigney a demandé la mise à disposition d'un téléphone avec accès à une plate-forme d'assistance. Le coût de cet équipement et son forfait sont intégralement pris en charge par la caisse locale de la banque.

La position méridionale de Valentigney au sein de l'aire urbaine de Belfort Montbéliard Héricourt éloigne les publics seniors des institutions et des centres administratifs. La multiplication des sites médians de ce pôle métropolitain jouxtant trois départements (25, 90, 70) oblige les villes à rester moteurs en matière de lutte contre l'isolement. La démarche MOBIVAL s'inscrit dans cet accompagnement qualitatif des aînés, préservant ainsi leur autonomie.

Le projet MOBIVAL sera reconduit. L'idée d'achat d'un véhicule plus ergonomique ou de type berline est à l'étude bien que le Kangoo actuel soit tout à fait confortable. <

UNE NAVETTE AU SERVICE DES SENIORS

SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR (69)
Ville Amie des Aînés depuis 10-2016

OBJECTIFS

Soutenir la mobilité des aînés n'ayant pas le permis de conduire et ayant des difficultés à prendre les transports en commun classiques. Accompagner les aînés rencontrant des difficultés à se déplacer afin qu'ils puissent se rendre dans la ville voisine pour bénéficier des services/commerces qui n'existent pas dans le village.

PRATIQUE

Proposer gratuitement aux habitants âgés de la commune un service de transport accompagné dans le village et dans la commune voisine. Organiser l'inscription au service. Mettre à disposition un employé municipal chargé de réaliser les trajets.



SOUTENIR LA MOBILITÉ DES PLUS ÂGÉS

Depuis plusieurs années, la commune de Saint-Germain au Mont-d'Or a mis en place une navette interne gratuite. Celle-ci circule deux fois par semaine et permet aux personnes âgées de la commune rencontrant des difficultés en termes de mobilité de se rendre au centre du village chez les commerçants, chez le médecin, à la pharmacie, à la mairie ou au cimetière. Pour y avoir accès, les habitants de la commune doivent avoir plus de 70 ans ou justifier une situation de dépendance. Néanmoins, ces conditions peuvent être assouplies si la navette n'est pas pleine. Sur proposition du conseil des seniors, la commune a souhaité étendre cette action à la petite ville voisine une fois par mois. Le service a ainsi été élargi afin de permettre aux bénéficiaires d'avoir accès notamment aux services financiers de La Poste, le bureau du village ayant fermé

et le point Poste ne proposant que le service courrier.

Les habitués n'ont plus besoin de s'inscrire : il leur suffit de se rendre à leur arrêt de bus dédié ou d'attendre en bas de chez eux. Pour les nouveaux, il suffit d'appeler la veille à l'accueil Mairie pour s'inscrire et on vient les chercher chez eux. C'est un employé municipal qui conduit les personnes qui s'inscrivent en mairie, les accompagne sur place et les ramène à domicile, les aidant si nécessaire à porter leurs paquets.

FAVORISER L'AUTONOMIE ET LE MAINTIEN À DOMICILE

En permettant aux personnes qui en ont besoin d'être accompagnées dans le village ou dans la ville voisine, la commune soutient leur indépendance, leur évitant ainsi de solliciter amis et/ou voisins pour ces déplacements.

Il s'agit également d'une sortie qui leur permet de quitter le village pour parcourir quelques kilomètres et se rendre dans la petite ville voisine ; c'est une animation qui est devenue un rendez-vous mensuel attendu pour ceux qui quittent rarement Saint-Germain au Mont-d'Or.

Les utilisateurs du service font part de leur satisfaction, apprécient beaucoup la prise en charge, le retour à domicile ainsi que l'accompagnement personnalisé. Cette action est donc pérennisée. <



SENIORS, À NOUS DE VOUS FAIRE PRÉFÉRER LE TRAM !

VALENCIENNES (59)
Ville Amie des Aînés depuis 11-2015

OBJECTIFS

Inciter les seniors de la ville à utiliser le tramway. Maintenir le lien social. Prévenir l'isolement.

PRATIQUE

Initier un partenariat avec l'opérateur des transports en commun de la ville. Concevoir des ateliers à la fois théoriques et pratiques afin de permettre aux seniors de s'approprier le fonctionnement du réseau de transport urbain.



VIEILLISSEMENT ET MODES DE DÉPLACEMENT

La Ville de Valenciennes, via son conseil des seniors, a mené une réflexion sur le module « *Bien vivre au quotidien dans ma ville* » et un constat intéressant a émergé : de nombreux seniors craignent de prendre le tramway, parfois par a priori, mais aussi parce qu'ils ne savent pas comment l'utiliser.

À partir d'environ 75 ans (selon l'Enquête Ménages Déplacements de 2009), l'usage de la voiture diminue, même s'il est encore privilégié dans la moitié des déplacements. On observe également à ces âges que les utilisateurs de la voiture sont moins souvent conducteurs et plus souvent passagers. Il est important de prendre en compte le fait que le taux d'utilisation des transports en commun par les seniors, qui n'augmente que très peu, est certainement plus le fait d'un effet de génération que d'un effet d'âge. En effet, ceux-ci sont plus habitués à l'usage de la voiture (pour les plus actifs). L'intérêt de cette action est donc la valorisation et la vulgarisation de l'utilisation du tramway. Il est centré sur les côtés positifs avec une sensibilisation concernant les heures creuses de la journée où le senior se sentira d'autant plus en sécurité pour prendre le tramway.

UN PROGRAMME THÉORIQUE ET PRATIQUE

Plusieurs rencontres ont été organisées avec le partenaire TRANSVILLES afin d'établir le contenu des sessions. Il a été décidé que l'action se déroulerait sous forme d'atelier sur une demi-journée avec une fréquence trimestrielle pour un maximum de 15 seniors par atelier. Elle aura lieu dans un bâtiment de la ville, à la Maison des Initiatives Citoyennes, située en plein centre-ville, au pied d'une station de tramway.

L'atelier s'articule autour de deux temps forts :

1. Après un accueil petit-déjeuner, une présentation théorique avec :

- la diffusion d'informations sur le paysage urbain et les différentes lignes existantes de TRANSVILLES,

- les différents types d'abonnement existants en fonction des tranches d'âges,
- la diffusion de coordonnées directes pour un contact plus simple et privilégié.

2. Une présentation pratique avec :

- une explication sur l'achat d'un ticket à la borne,
- une lecture détaillée d'une carte pour se rendre d'un point A à un point B,
- le choix d'une destination puis utilisation du tramway.

Le groupe revient ensuite à la MIC pour de nouveau échanger et conclure la demi-journée autour d'une petite tombola. Le ticket utilisé pour le transport lors de la présentation pratique est réutilisable une fois pour un futur déplacement.

L'action a vu le jour le 22 février 2016. Elle est à destination des seniors de 60 ans et plus de la ville. C'est un responsable d'agence de TRANSVILLES qui est chargé d'animer l'atelier.

UNE ACTION PARTENARIALE QUI PORTE SES FRUITS

L'action a demandé une réflexion assez pointue avant sa mise en place : il était nécessaire de bien cibler le contenu de l'atelier afin de démystifier l'utilisation du tramway dans un contexte convivial et participatif. À l'issue de chaque atelier, un questionnaire de satisfaction a été distribué afin d'avoir le retour des seniors sur leur participation ainsi que leurs besoins afin d'améliorer les autres prestations à venir. Le bilan est très positif : cinq ateliers ont été proposés, rassemblant 60 seniors. Certains seniors sont revenus par la suite à la MIC, confirmant l'utilisation du tramway pour certains déplacements.

Cet atelier est à la fois théorique et pratique. Il permet aux seniors d'être accompagnés sur le terrain par un professionnel. Le contenu de base écrit et validé par les deux parties est enrichi à chaque fois en fonction du public accueilli. <

ATELIERS MOBILITÉ : AVOIR ENSEMBLE LES BONS RÉFLEXES POUR VOYAGER

ANGERS (49)

Ville Amie des Aînés depuis 09-2012

OBJECTIFS

Connaître les différentes modalités de transport en bus et tramway, Choisir son moyen de transport, accompagné ou non, et savoir l'utiliser. Former les accompagnants des personnes fragiles, professionnels et bénévoles à la mobilité. Sensibiliser à la solidarité et à la citoyenneté.

PRATIQUE

Organiser des ateliers d'information et de mise en pratique pour des publics divers (accompagnants, professionnels, bénévoles, habitants). Pour l'animation des séances, mettre en place un partenariat entre la direction des Transports-Déplacements, la société Keolis : l'exploitant des transports en commun ayant délégation de service public, la direction Santé Publique et le CCAS. Communiquer sur l'action par le biais de différents outils.



L'ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ : UN BESOIN MAJEUR

Depuis mars 2016, la Ville d'Angers met en place plusieurs ateliers d'information, de formation et de sensibilisation à l'utilisation des transports en commun à destination des usagers, professionnels et accompagnants. Cette action nouvelle est une première expérience pour l'accompagnement à la mobilité et répond à un besoin majeur des seniors fragilisés. Elle s'inscrit dans le cadre de la lutte contre l'isolement, suite notamment à des constats issus d'équipes citoyennes angevines MONALISA.

DÉROULEMENT DES SÉANCES

Les ateliers sont composés d'un temps de présentation et d'une mise en pratique du transport le plus proche et/ou le plus fonctionnel du quartier.

Un livret a été conçu par la direction des Transports-Déplacements et la direction Santé publique comme support de formation. Les ateliers sont accessibles à tous sur inscription au sein du lieu d'accueil des ateliers. Lors de l'inscription, le public doit faire part de ses besoins particuliers. La Direction de la santé publique peut mettre à disposition une boucle magnétique, un fauteuil roulant manuel et des interprètes en langues des signes peuvent être mobilisés si besoin.

L'ÉQUIPE INTERVENANTE

Une personne du CCAS d'Angers est en charge de collaborer avec le réseau de partenaires du quartier et est responsable de

l'accueil pendant les ateliers.

Une personne de Keolis a pour mission d'animer le contenu de formation et de conduire le bus (dans le cas où les séances ont pour cible l'utilisation du bus). Cette personne est accompagnée, dans la mesure du possible, d'un chauffeur médiateur pour compléter le contenu de formation.

Un ergothérapeute de la direction de la Santé publique est en charge de co-animer le contenu de formation et de mobiliser les partenaires associatifs en lien avec les personnes en situation de handicap.

BILAN ET PERSPECTIVES

Dans l'ensemble, quatorze ateliers mobilité répartis dans cinq quartiers d'Angers ont été organisés, dont deux à pied, six en bus-tramway, trois en bus et trois en tramway.

En tout, ce sont 159 personnes qui ont été informées.

Deux personnes ont utilisé la boucle magnétique et un atelier a été traduit en langue des signes.

Le public était très divers : personnes âgées, parents, personnes en fauteuil roulant manuel/électrique, personnes déficientes visuelles, personnes déficientes auditives, personnes en déambulateur, personnel soignant, bénévoles Monalisa, bénévoles d'associations, bénévoles de quartier, service civique, équipe citoyenne, etc. <

LA MOBILITÉ AU CŒUR DE LA SEMAINE BLEUE

BETTON (35)

Ville Amie des Aînés depuis 11-2015

OBJECTIFS

Favoriser la mobilité des seniors et leur participation à la vie de la commune. Prévenir les risques liés aux déplacements lorsque l'on vieillit. Sensibiliser et promouvoir l'utilisation des transports en commun et des déplacements en mode doux.

PRATIQUE

Constituer un groupe de travail communal sur la mobilité. Trouver des partenaires. Organiser une réunion de préparation pour la Semaine Bleue. Programmer plusieurs animations en lien avec la thématique. Communiquer sur la programmation.

Coût : 1 500€ (sorties, intervenants extérieurs, communication, temps agent pilotage).



© iStock

LA MOBILITÉ AU CŒUR DU PROJET

Suite à l'audit participatif mené dans le cadre de la démarche Villes Amies des Aînés, la Ville de Betton a fait de la mobilité un axe transversal majeur de son action pour l'année 2017. Lors de cet audit, les habitants âgés ont notamment évoqué les difficultés liées à l'utilisation des transports en commun, aux risques liés à la conduite, et aux déplacements intracommunaux. Élus, services municipaux et partenaires associatifs ont donc été mobilisés sur ce thème pour mettre en œuvre un plan d'action se déroulant tout au long de l'année. À ce titre le Pôle Citoyenneté-Solidarité et le CCAS ont proposé d'inscrire ce thème au centre des animations proposées dans le cadre de l'édition 2017 de la Semaine Bleue, qui se déroulera du 2 au 8 octobre 2017.

UNE INITIATIVE MULTIPARTENARIALE

Afin de mettre en œuvre ce projet, un groupe de travail communal a été constitué début 2017 pour travailler sur la thématique de la mobilité dans l'objectif qu'elle soit déclinée au plan d'action de la Ville. Au mois de juin, une réunion de préparation de la Semaine Bleue a eu lieu avec les partenaires. Plusieurs acteurs ont travaillé sur le projet : le Service solidarité du CCAS a piloté l'action et la programmation, le Service Communication a créé les supports et diffusé l'information (flyers, site Internet, article presse, journal municipal et Ouest-France), le CLIC et les associations de personnes âgées ont relayé l'information et feront de l'accompagnement lors

des activités proposées. La Sécurité Routière, la SNCF, Siel Bleu, la Médiathèque et le Cinéma Triskel animeront les différentes animations. Le programme de la semaine prévoit : une visite en TER en partenariat avec la SNCF, une journée de prévention à la conduite automobile, une marche adaptée sur les chemins piétonniers de la commune, l'expérimentation d'un transport communal en minibus, etc.

UNE DYNAMIQUE TRANSVERSALE

Cette action s'inscrit dans une dynamique communale partagée et transversale puisque tous les élus, les services et les associatifs sont associés. Elle répond en partie aux attentes et besoins exprimés dans le cadre du diagnostic Villes Amies des Aînés et aborde la question du transport et de la mobilité des seniors aussi bien sous l'angle de l'information que de la sensibilisation ou de la prévention dans le cadre d'activités ludiques et de loisirs. De nouvelles actions vont être proposées durant la Semaine Bleue, les seniors pourront ainsi expérimenter l'utilisation d'un nouveau mode de déplacement : le transport en minibus intracommunal. Ce projet a pour objectif d'encourager l'utilisation des transports en commun afin de rompre l'isolement ou le repli sur soi. Il permet également de promouvoir et préserver la santé des seniors par l'activité physique (marche adaptée) tout en prévenant les risques liés au vieillissement en matière de conduite routière notamment. <

SENIORS AU VOLANT : CONDUIRE LE PLUS LONGTEMPS EN TOUTE SÉCURITÉ

CHARTRES-DE-BRETAGNE (35)
Ville Amie des Aînés depuis 04-2015

OBJECTIFS

Sensibiliser aux risques routiers. Réactualiser les connaissances. Se familiariser avec les nouvelles règles et signalétique de la sécurité routière. Permettre aux seniors de conserver leur autonomie et mobilité. Créer du lien et réduire l'isolement social.

PRATIQUE

Trouver un lieu pour organiser la journée de formation. Solliciter des partenaires. Élaborer un programme d'animations et d'ateliers de mises en pratique. Communiquer sur l'événement.

Coût: 1256,71€ (Prestation de services, repas, communication, collation partenaires, salaires et charges de personnel).



© iStock

SENIORS AU VOLANT

L'élue aux personnes âgées de la Ville de Chartres-de-Bretagne est à l'origine de l'action « *Les seniors aux volants* » dont la coordination a été assurée par le CCAS. Ce projet a été co-construit avec l'ensemble des partenaires notamment sur l'organisation d'une journée spécifique de remise à niveau du code de la route et de la conduite le 1^{er} juin 2017. Au programme de cette journée, une animation de deux heures le matin a été consacrée aux thématiques suivantes : les facteurs d'accidents chez les seniors ; la conduite au niveau des giratoires, des ronds points ; les précautions à prendre à l'approche des cyclistes et des piétons ; de la prise des médicaments et l'importance du respect des pictogrammes. L'après midi, quatre ateliers immersifs ont été mis en place : l'atelier conduite avec une auto-école ; l'atelier code de la route et constat ; l'atelier simulateur de conduite ; l'atelier alcoolémie et médicaments.

MISE EN PLACE DE LA FORMATION

Pour mettre en place la journée formation, une réunion a été organisée avec le Clic Alli'Âges afin d'évaluer la faisabilité du projet. Une première rencontre a eu lieu ensuite avec les différents partenaires (Prévention routière, Auto-école « *Permis pas cher* », Gendarmerie



de Bruz, Police Municipale) concernant la méthodologie de travail, la communication, l'organisation de la journée, etc. Enfin, une visite du lieu choisi, la Halle de La Conterie, a été effectuée pour la

mobilisation du matériel, les réglages techniques et pratiques. Une communication a été réalisée par le biais d'articles de presse (Journal mensuel de la commune « *Le Chartrain* », journal hebdomadaire « *Chartres Hebdo* », Ouest France).

UNE JOURNÉE DE REMISE À NIVEAU RÉUSSIE

Cette journée destinée aux personnes âgées de 70 ans et plus a été très appréciée. Une quarantaine de personnes étaient présentes. Elle a permis aux seniors de conduire un véhicule automatique, de se remettre à niveau dans la conduite (comment prendre un giratoire, les priorités à droite, dépasser un cycliste, remise à niveau du code de la route, savoir quand il faut prendre le volant quand ils ont consommé de l'alcool, etc.) et d'avoir un autre regard sur les forces de l'ordre. Cette journée riche en informations et en formations a également permis aux seniors présents de reprendre confiance en eux et parfois de se remettre en question. Il est d'ailleurs prévu d'organiser un forum sur toutes les sécurités et les préventions envers les seniors. <



SE DÉPLACER À TOUT ÂGE !

BESANÇON (25)

Ville Amie des Aînés depuis 06-2013

OBJECTIFS

Faire découvrir aux plus âgés le réseau de transport en commun bisontin grâce à des sorties accompagnées en tramway.

PRATIQUE

Établir un partenariat avec le service de transport en commun urbain de l'agglomération. Mettre en place un programme d'actions pour permettre aux seniors de s'approprier le moyen de transport.



UN MOYEN DE TRANSPORT SOUS UTILISÉ PAR LES AÎNÉS

Le tramway de Besançon a été mis en service en 2014. Pour ce démarrage, des sorties ont été organisées pour les résidents des résidences-autonomie situées sur le parcours du tramway. Trois ans après sa mise service, un audit réalisé par le délégataire GINKO, a montré que ce moyen de transport complètement accessible, est sous-utilisé par les aînés. C'est pourquoi un programme d'actions visant à permettre aux aînés de s'approprier ce moyen de transport est développé. Il s'agit de lever les appréhensions liées à cet usage et d'apporter toutes les informations nécessaires quant à son fonctionnement.

LES ÉTAPES DU PROJET

La première étape pour le CCAS de Besançon a consisté à établir une collaboration avec GINKO, pour rendre ludiques et gratuites ces rencontres. Pour cela, GINKO a composé un programme complet pour ces sorties comprenant : la visite du centre de maintenance des rames, un rappel historique de l'existence d'un premier tramway bisontin et un goûter convivial. Par ailleurs, un technicien a accompagné les trajets pour apporter des explications sur la billetterie, les horaires, les places réservées aux personnes à mobilité réduite et les trajets. Suite au succès de ces premières actions et pour permettre leur déploiement, des contacts ont été pris avec l'ORPAB (Office des retraités et personnes âgées de Besançon), le groupe d'experts d'usage et les conseils de quartiers. Ce projet est également mené en lien avec le groupe de travail de la Maison des Seniors « *Mobilité et transports* », dont les objectifs sont d'inciter à l'utilisation des transports en commun, de sécuriser les déplacements piétons et de mettre en œuvre un groupe de bénévoles pour faciliter l'accompagnement des personnes âgées dans leurs déplacements.

LES BÉNÉFICIAIRES

Les bénéficiaires de cette action sont les résidents des résidences-autonomie de la Ville, les clubs du troisième âge et les bénéficiaires du

réseau Prévenance (dispositif de lutte contre l'isolement) de la Maison des Seniors, et, plus largement, les personnes souffrant d'un handicap et les personnes à mobilité réduite. La principale difficulté est de toucher le public cible de l'action : les personnes qui appréhendent réellement de prendre un transport en commun. Pour y remédier, des contacts personnalisés sont nécessaires pour faire tomber les craintes. Le choix des bons horaires de transport est impératif pour éviter l'affluence et le manque de places assises pour les personnes âgées.

LES PARTENAIRES

Plusieurs partenaires encadrent le projet : le principal, GINKO, est le délégataire du réseau de transports en commun. Il participe à l'action par l'organisation des visites, la gratuité des transports et la mise à disposition du personnel chargé d'apporter toutes les informations nécessaires. Les responsables des résidences-autonomie et l'ORPAB mobilisent les bisontins. Le groupe d'experts d'usage recueille quant à lui les avis en matière d'accessibilité des transports. La maison des Seniors et son dispositif Prévenance mobilise les bénévoles susceptibles d'accompagner les personnes âgées dans leurs déplacements. Enfin, le groupe « *Mobilité et transports* » de la Maison des Seniors apporte une réflexion sur l'ensemble de ces initiatives.

LA MOBILITÉ : FACTEUR CLÉ DU MAINTIEN DE LA VIE SOCIALE

Le CCAS considère que la mobilité des aînés est un facteur clé pour le maintien de la vie sociale et la prévention de la perte d'autonomie. Cette action permet ainsi d'intégrer les personnes âgées à la vie sociale de la cité comme des citoyens à part entière. Par ailleurs, les personnes âgées, au même titre que d'autres générations utilisent un dispositif mis en œuvre pour tous : le transport en commun, et non un moyen spécifique mis à leur disposition qui pourrait être considéré comme discriminant. <

Le RÉSEAU FRANCOPHONE des Villes Amies des Aînés

Le Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés (RFVAA) est une association loi 1901 créée en 2012 dans l'objectif de faciliter les échanges entre les collectivités francophones engagées dans le programme mondial de l'OMS. Dès 2013, il a été officiellement reconnu comme étant affilié au réseau mondial des villes et communautés amies des aînés de l'OMS. Jusqu'à aujourd'hui, il est la seule structure bénéficiant officiellement de cette affiliation en France.

Le RFVAA est particulièrement développé sur le territoire français. Néanmoins, il compte également des adhérents de Belgique, de Suisse et bientôt d'Afrique du Nord.

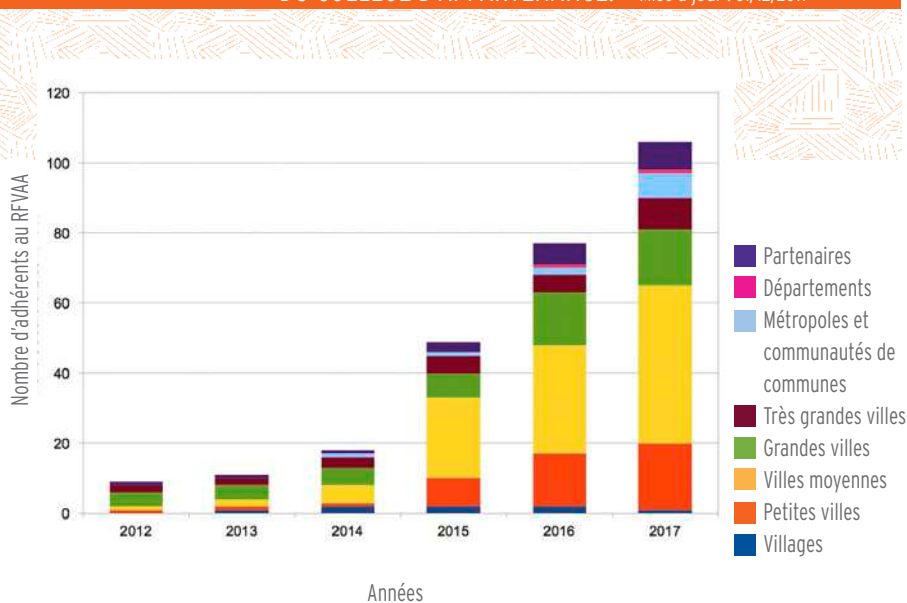
Historiquement, ce sont majoritairement des municipalités qui se sont investies dans la démarche VADA. Néanmoins, afin de pouvoir agir sur les huit domaines de l'environnement bâti et social qui sont au cœur de ce programme, d'autres collectivités ont fait le choix de s'engager dans le RFVAA. Désormais, des métropoles, des communautés de communes, des départements et bientôt des régions se sont engagés, chacun à leur niveau et avec leurs compétences propres, dans une dynamique concrète d'adaptation de la société au vieillissement par le biais du programme VADA.

L'ACTIVITÉ DU RFVAA S'ARTICULE AUTOUR DE QUATRE GRANDS AXES :

→ LES ÉCHANGES D'EXPÉRIENCES

Le RFVAA, en tant que réseau, vise avant tout à favoriser les échanges d'expériences entre les territoires sur de nombreux sujets liés à la mise en œuvre d'une dynamique

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ADHÉRENTS AU RFVAA PAR ANNÉE EN FONCTION DU COLLÈGE D'APPARTENANCE. Mise à jour : 31/12/2017



VADA. Pour cela, l'association organise un certain nombre de colloques (régionaux, nationaux ou internationaux), de voyages d'études (en France et à l'étranger) ainsi que des échanges d'analyse territoriale entre des territoires partageant des caractéristiques comparables. Le site Internet du RFVAA, www.villesamiesdesaines-rf.fr est également un outil précieux pour favoriser les échanges, en particulier grâce aux partages d'expérience¹ qui y sont diffusés.

→ L'ACCOMPAGNEMENT MÉTHODOLOGIQUE

L'un des objectifs du RFVAA consiste à développer les outils et méthodes initiés par l'OMS à l'échelle du territoire français, permettant ainsi aux décideurs politiques et techniciens chargés du projet de se saisir sans crainte d'outils directement adaptés à l'organisation administrative et au fonctionnement français. Ainsi, le RFVAA est à l'origine de plusieurs clips

de présentation de la démarche et de huit films thématiques proposant des initiatives réalisées dans les huit domaines de la démarche VADA.

Par ailleurs, en tant qu'instance d'accompagnement, le RFVAA apporte un soutien méthodologique aux collectivités tout au long de la mise en œuvre de la démarche dans leur territoire. Cet appui prend forme via des échanges réguliers tout au long des différentes phases mais aussi par l'organisation de formations pour les élus et techniciens qui le souhaitent.

Depuis 2015, le RFVAA a également initié un travail de recherche visant à déterminer les principaux obstacles et réussites rencontrés par les territoires engagés dans la dynamique VADA. Cette étude permettra de fournir des clés de réussite aux territoires s'engageant dans le programme VADA ou dans une nouvelle phase de ce dernier.

1. En décembre 2016, presque 200 partages d'expérience sont en ligne sur le site Internet de l'association, répartis dans chacun des huit thèmes de la démarche VADA.

→ LA VALORISATION DES BONNES PRATIQUES

Afin de participer concrètement à l'adaptation de la société au vieillissement et d'encourager une modification profonde des pratiques, le RFVAA fait le choix de valoriser les expériences réussies des collectivités et acteurs impliqués dans la mise en œuvre d'actions innovantes. Ainsi, chaque année, un concours annuel est initié par le RFVAA afin de valoriser les bonnes pratiques des collectivités dans chacun des huit domaines de la démarche VADA. Les lauréats reçoivent leur prix à l'occasion des rencontres annuelles de l'association, au cours desquelles ils ont l'opportunité de présenter leur projet. Là encore, le site Internet du RFVAA, en tant que réservoir de bonnes pratiques, est un outil dynamique et essentiel afin de faire la promotion des actions menées dans les territoires. Ces fiches techniques, qui ont pour but de décrire de façon précise les projets afin que chacun puisse s'en saisir et éventuellement se l'approprier dans le but d'une mise en œuvre dans son territoire, sont particulièrement relayées par la presse.

→ LE DIALOGUE AVEC LES INSTANCES NATIONALES

Le RFVAA, en tant qu'association de collectivités territoriales et expert de la démarche transversale et participative d'adaptation de la société au vieillissement qu'est VADA, a acquis une place privilégiée auprès des instances politiques françaises. Ainsi, le RFVAA a été auditionné par le Sénat, l'Assemblée Nationale, le CESE et le Secrétariat d'Etat délégué à l'Autonomie et aux Personnes Âgées afin d'échanger sur les enjeux de la transition démographique et les moyens

concrets pouvant être développés afin de répondre aux nombreux défis impliqués par le vieillissement de la population. Ainsi, la démarche VADA et le réseau francophone ont été clairement identifiés en annexe de la Loi d'Adaptation au Vieillissement (ASV) comme un outil permettant l'adoption de politiques urbaines favorables au vieillissement. Actuellement, le RFVAA continue d'être un interlocuteur auprès du CGRFMA et du CGET par exemple. <



ADHÉRER AU RFVAA

Les étapes pour devenir une Ville Amie des Aînés

Pour adhérer au RFVAA, la première étape consiste à faire voter une délibération de la collectivité dans laquelle apparaissent les trois éléments suivants :

1. L'adhésion de la collectivité au Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés ainsi qu'au Réseau Mondial des Villes et Communautés Amies des Aînés
2. La désignation d'un élu du territoire en tant que représentant au sein du RFVAA (et, si vous le souhaitez, la désignation d'un suppléant qui peut être un élu ou un professionnel de la collectivité)
3. L'engagement à verser une cotisation annuelle dont le montant est fixé en fonction du nombre d'habitants

Pour inscrire votre collectivité au sein du réseau mondial des Villes et Communautés Amies des Aînés de l'OMS :

Le Maire de votre commune ou le Président de votre collectivité doit s'engager officiellement dans la démarche Villes Amies des Aînés de l'Organisation Mondiale de la Santé en envoyant une lettre d'engagement pour montrer son investissement. Ce courrier doit être adressé à John Beard, Directeur du Département Vieillesse et Qualité de vie à l'Organisation Mondiale de la Santé et transmis via le portail du réseau mondial des villes amies des aînés de l'OMS, après avoir rempli un formulaire en ligne. Pour plus d'informations : contact@rfvaa.com

LES INSTANCES DU RFVAA

Bureau :

- Président : Dijon (François REBSAMEN)
- Secrétaire : Lyon (Françoise RIVOIRE)
- Secrétaire Adjointe : Bordeaux (Marie-Françoise LIRE)
- Trésorière : Rennes (Véra BRIAND)
- Trésorier Adjoint : ASBL Perspective (Jean-Michel CAUDRON)

Conseil d'Administration :

- Angers (Maxence HENRY)
- Besançon (Danielle DARD)
- Suppléante : Anne-Paule ROPOSTE

- Chamalières (Chantal LAVAL)
- Dijon (Dominique MARTIN-GENDRE) suppléante de François REBSAMEN
- Grenoble (Kheira CÂPDEPON)
- Le Havre (Valérie EGLOFF)
- Limonest (Florence DURANTET)
- Metz (Agnès MIGAUD)
- Port-Jérôme-sur-Seine (Marie-Françoise LOISON)
- Rennes (Viviane PIHAN) suppléante de Véra BRIAND
- Saint-Étienne (Georges ZIEGLER) / Suppléante : Nicole AUBOURDY
- Schœlcher (Marie GARON)

- Strasbourg (Marie-Dominique DREYSSE) / Suppléant : Henri DREYFUS
- Vaulx-en-Velin (Antoinette ATTO)

L'équipe :

- Pierre-Olivier LEFEBVRE, Délégué Général
- Angélique BRICLER, Assistante
- Floria FINOT, Chargée de la communication et de l'événementiel
- Angélique GIACOMINI (Philipona), Chargée de la formation et de la recherche, Doctorante

ANNUAIRE DES SITES INTERNET

- > **AG2R LA MONDIALE** - <http://www.ag2rmondiale.fr>
- > **agirc-arrco** - <https://www.agirc-arrco.fr>
- > **CPS Paris** - <http://cpsparis.fr>
- > **Centre de Transports de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne** - <https://transport.epfl.ch>
- > **Cerema** - <https://www.cerema.fr/fr>
- > **CEREMH** - www.ceremh.org
- > **Club des villes et territoires cyclables** - <http://www.villes-cyclables.org/>
- > **CNAV - Statistiques, recherche et prospective** - <http://www.statistiques-recherches.cnav.fr>
- > **CPS Paris** - <http://centrepopin-court.fr>
- > **Délégation Ministérielle à l'Accessibilité** - <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politique-de-l-accessibilite#e3>
- > **Efus** - www.efus.eu
- > **Fabrique des Mobilités** - <http://lafabriquedesmobilites.fr> <http://wiki.lafabriquedesmobilites.fr>
- > **Gérontopôle des Pays de la Loire** - <http://www.gerontopole-paysdelaloire.fr>
- > **IFSTTAR** - <http://www.ifsttar.fr>
- > **Laboratoire de la Mobilité Inclusive** - <http://www.mobiliteinclusive.com>
- > **Maison commune de Lons-le-Saunier** - <http://maisoncommune.fr>
- > **Picto Access** - www.pictoaccess.fr
- > **Pro Senectute Vaud** - www.vd.prosenectute.ch
- > **Quartiers Solidaires** - www.quartiers-solidaires.ch
- > **Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés** - www.villesamiesdesaines-rf.fr
- > **Réseau Mondial des Villes et communautés amies des aînés de l'OMS** - www.agefriendlyword.org
- > **Rues aux enfants, rues pour tous** - www.ruesauxenfants.com
- > **Rue de l'Avenir France** - www.ruedelavenir.com
- > **Rue de l'Avenir Suisse** - www.rue-avenir.ch
- > **SNCF TER Bretagne** - supports pédagogiques - <https://www.ter.sncf.com/bretagne/gares/ter-proche-de-vous/bien-voyager-en-train>
- > **Notre Temps** - <http://www.notretemps.com>
- > **OMS** - <http://www.who.int/fr>
- > **Sortir Plus, agirc-arrco** - <http://www.agircarrco-actionsociale.fr/donner/le-service-sortir-plus/>
- > **Une Voirie pour Tous** - www.voirie-pour-tous.info
- > **Walk21** - www.walk21.com
- > **Wimooov** - <https://www.wimooov.org>
- > **Ville d'Angers** - <http://www.angers.fr> - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/angers-\(49\)-104](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/angers-(49)-104)
- > **Ville de Besançon** - <http://www.besancon.fr> - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/besancon-\(25\)-102](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/besancon-(25)-102)
- > **Ville de Betton** - <http://www.betton.fr> - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/betton-35-\(35\)-203](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/betton-35-(35)-203)
- > **Ville de Bordeaux** - www.bordeaux.fr - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/bordeaux-\(33\)-105](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/bordeaux-(33)-105)
- > **Ville de Chartres-de-Bretagne** - <http://www.ville-chartresdebretagne.fr> - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/chartres-de-bretagne-\(35\)-138](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/chartres-de-bretagne-(35)-138)
- > **Dijon métropole** - <https://www.metropole-dijon.fr> - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/grand-dijon-\(21\)-160](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/grand-dijon-(21)-160)
- > **Ville de Laval** - www.laval.fr - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/laval-\(53\)-182](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/laval-(53)-182)
- > **Ville de Lons-le-Saunier** - www.lonslesaunier.fr - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/lons-le-saunier-\(39\)-109](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/lons-le-saunier-(39)-109)
- > **Ville de Lyon** - www.lyon.fr - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/lyon-\(69\)-101](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/lyon-(69)-101)
- > **Ville de Rennes** - metropole.rennes.fr - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/rennes-\(35\)-103](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/rennes-(35)-103)
- > **Ville de Saint-Germain au Mont d'Or** - <http://www.saintgermainaumontdor.org> - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/saint-germain-au-mont-d-or-69-\(69\)-250](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/saint-germain-au-mont-d-or-69-(69)-250)
- > **Ville de Saumur** - <http://www.ville-saumur.fr> - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/saumur-49-\(49\)-212](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/saumur-49-(49)-212)
- > **Ville de Valenciennes** - <https://www.valenciennes.fr> - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/valenciennes-\(59\)-198](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/valenciennes-(59)-198)
- > **Ville de Valentigney** - <http://www.ville-valentigney.fr> - [http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/valentigney-\(25\)-122](http://villesamiesdesaines-rf.fr/membres/valentigney-(25)-122)

REMERCIEMENTS

Le Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés remercie les acteurs qui se sont associés à ce nouveau numéro des Essentiels Amis des Aînés et sans lesquels ce fascicule n'aurait pu voir le jour.

AG2R LA MONDIALE, partenaire fort du RFVAA depuis plusieurs années ainsi que Romain Tribalat, Chargé de mission Projets et Partenariats, pour son soutien et les liens avec les délégations régionales.

Carole Renucci, Directrice de Notre Temps, pour son accompagnement concret dans le cadre de la réalisation de ces livrets et pour son amical soutien dans les initiatives du RFVAA.

Alana Officer, responsable du réseau mondial des villes et communautés amies des aînés de l'OMS pour le travail collaboratif et de confiance établi avec le RFVAA.

Le Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés remercie également l'ensemble des contributeurs de cet ouvrage ainsi que les personnes qui en ont été le relais :

- Les Villes d'Angers, Besançon, Betton, Chartres-de-Bretagne, Lyon, Saint-Germain au Mont d'Or, Saumur, Valenciennes, Valentigney ainsi que Dijon métropole, Prendre soin du lien et SNCF TER Bretagne ;

- Mickaël Blanchet, Docteur en géographie sociale ;
- Virginie Dejoux, Maître de conférences à l'Université de Bourgogne Franche-Comté ;
- Cécilia Broussard, Doctorante à l'Université du Havre (CNAV) ;
- Aline Alauzet, Ingénieur de recherche à l'IFSTTAR ;
- Brigitte Nader, Professeur de géographie de l'Université Paris-Est Créteil ;
- Sonia Lavadinho, anthropologue urbaine et géographe, chercheuse associée au Centre de Transports de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne ;
- Florence Huguenin-Richard, membre de l'UMR EneC 8185 CNRS à Sorbonne Université ;
- Yoann Demoli, Maître de conférences en sociologie à l'Université de Versailles - Saint-Quentin en Yvelines ;
- Ségolène Lithfous, du laboratoire de neurosciences cognitives à l'Université de Strasbourg ;
- Brigitte Thorin, Déléguée Ministérielle à l'Accessibilité ainsi que Muriel Larrouy, Chargée de mission accessibilité à la DMA ;
- Le Cerema et Amélie Goepp, chargée d'études et Nicolas Merle, chef d'unité ;
- Rue de l'Avenir et Anne Faure, urbaniste ;
- Le CEREMH et Pierre-Antoine Leyrat, chef de projets et Faustine Coulmier, ergothérapeute ;
- Le Club des villes et territoires cyclables et Véronique

- Michaud, Secrétaire Générale ;
- Notre Temps et Jean-christophe Martineau, Florence Monteil et Marie Auffret-Pericone (Notre Temps), journalistes ;
- Pierre Taillant, de l'ADEME et du Laboratoire de la mobilité inclusive et Gabriel Plassat, de la Fabrique des mobilités ;
- Picto Access et Caroline Fraenkel, responsable communication ;
- Agirc-Arrco et Catherine Tchoué, chargée de projets ;
- La maison commune de Lons-le-Saunier et Émilie Massardier, responsable du pôle insertion et mobilité ;
- Wimooov et Florence Gilbert, directrice générale, ainsi qu'Elodie Grivel, chargée de mission ;
- Le CPS Paris et Vincent Lapierre, Psychologue et responsable du pôle de psychogérontologie ;
- Le Gérontopôle des Pays de la Loire ainsi que Valérie Bernat, Vincent Ould-Aoudia et Gilles Berrut ;
- EFUS ainsi que Pilar De La Torre et Tatiana Morales ;
- La Ville de Laval et Gwendoline Galou, adjointe au maire, ainsi que Michel Landelle, chargé de mission seniors ;
- La Ville de Rennes et Véra Briand, adjointe au maire, ainsi que Viviane Pihan, Direction des Personnes Agées et Sylvie Fraboul, chargée de mission politique gérontologique ;
- Pro Senectute Vaud et René Goy, directeur adjoint.



Comment l'avancée en âge modifie-t-elle la mobilité et l'usage des transports ? Quels sont les moyens de déplacement privilégiés par les retraités ? Quel est le rôle de la mobilité dans le maintien de l'autonomie et du lien social ? Comment adapter les territoires afin de soutenir la mobilité des plus âgés ? Quelles actions innovantes peuvent être proposées pour permettre à chacun, avec son âge, de trouver le mode de déplacement qui lui convient le mieux ? Sixième livret de la série thématique proposée par le Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés, ce fascicule rassemble les contributions d'universitaires, d'associations, d'organismes et de collectivités territoriales sur les thèmes des mobilités et des transports dans l'avancée en âge. Par les différents points de vue qu'il réunit, il met en lumière des regards croisés sur ce domaine en France et au-delà, tout en dévoilant des pistes d'actions et retours d'expérience sur le sujet.

Numéros précédents

1. La participation citoyenne des aînés
2. La lutte contre l'isolement des aînés
3. Information et vieillissement
4. Communication, nouvelles technologies et silver économie
5. Intergénération et vivre-ensemble

Prochain numéro

7. Culture, loisirs et vieillissement

15,00€

ISBN : 979-10-97480-05-9



ISSN : 2555-8765

Réalisé avec le soutien de
Notre Temps et AG2R LA MONDIALE

**Notre
temps,**



AG2R LA MONDIALE