

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. <