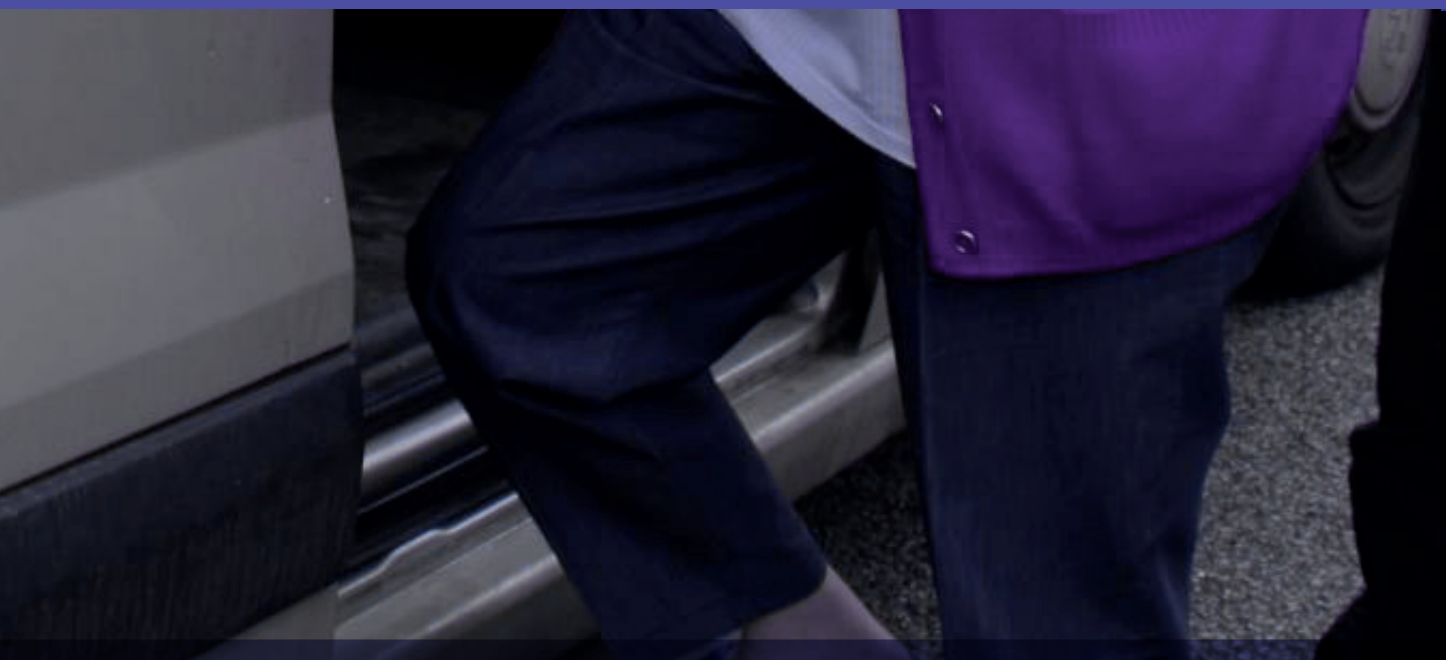
ÉTUDE - NOVEMBRE 2020

# ACCOMPAGNER LES PUBLICS ÂGÉS DANS LEUR MOBILITÉ




NIELS KNAPP-ZILLER
Sous la supervision du Professeur Gilles Berrut



Région PAYS DE LA LOIRE

GÉRONTOPÔLE AUTONOMIE LONGÉVITÉ PAYS DE LA LOIRE

TABLE DES MATIÈRES


I - INTRODUCTION GÉNÉRALE 2

II - INFORMER 3-6

A - UN USAGE VARIÉ DES MOYENS DE COMMUNICATION 3

B - LES CHÈQUES SORTIR PLUS, SYMBOLES DU NON-RECOURS 4

C - DES STRUCTURES LOCALES CAPABLES D'ORIENTER LES DEMANDES VERS UNE SOLUTION 5

III - ÉDUQUER 7-8

A - L'APPRENTISSAGE DE NOUVEAUX MOYENS DE TRANSPORT 8

B - L'APPRENTISSAGE DE LA MOBILITÉ 9

IV - LES ACTEURS DE L'ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ 9-12

A - DES AIDES INDIVIDUELLES PEU DIFFUSÉES 9

B - PLUSIEURS INITIATIVES LOCALES POTENTIELLEMENT SOURCES D'INÉGALITÉ TERRITORIALE 9

C - LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL, COORDINATEUR DE L'ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ ? 10

## PROFESSEUR GILLES BERRUT

PRÉSIDENT-FONDATEUR ET
RESPONSABLE SCIENTIFIQUE
DU GÉRONTOPÔLE DES PAYS DE LA LOIRE


# ÉDITO

L'autonomie des personnes âgées concerne au-delà des gestes de la vie quotidienne, la capacité à aller et venir selon leurs besoins et selon leurs désirs. Cette exigence de liberté fait correspondre l'autonomie et les exigences éthiques confortées par la loi. Le Gérontopôle autonomie longévité des Pays de la Loire en a fait une de ses priorités depuis sa création. Ceci s'est traduit par la création du consortium de recherche intitulé « Longévité mobilité autonomie » qui a réuni 10 laboratoires de recherche labellisés des universités d'Angers, Nantes et du Mans et a donné lieu à plus de 30 articles scientifiques. Ce consortium était soutenu financièrement par la région Pays de la Loire et a mis en route de nombreux travaux et de jeunes chercheurs qui œuvrent toujours dans ce champ.

L'ensemble des trois textes sur la mobilité des personnes âgées ici présentés prend le parti-pris d'une approche géographique, et plus particulièrement de géographie sociale pour dresser en quelque sorte un état des lieux de la réflexion sur la mobilité dans les territoires.

À l'issue de ce travail, on peut constater la richesse des initiatives régionales en même temps que la diversité, pour ne pas dire l'inégalité, des accès à ces transports selon les territoires.

**Quelques questions fondamentales restent encore à explorer :**

- La méthode à utiliser pour évaluer le caractère adapté de l'offre de transport aux besoins des personnes âgées. Ce besoin est difficile à caractériser et le travail exploratoire n'a jamais donné lieu à une construction méthodologique solide. La plupart du temps, ce besoin est vu à travers l'offre que l'on peut mettre en place. C'est un des points majeurs auxquels il faudrait apporter le travail conceptuel et méthodologique suffisant afin de renouveler les notions de pertinence, d'efficience, et d'adaptation en termes de transport.

- Une autre question émerge à la lecture de ces textes. C'est celle du développement économique qui pourrait être rendu possible par une approche plus large de la notion de transport en recherchant non seulement l'efficience des moyens publics, la dynamique créée par les moyens solidaires, mais également les possibilités de partenariat et de co-construction avec les activités privées qui restent encore largement sous-utilisées.

- Pour être complet, il faudrait y associer les innovations techniques et technologiques dont le développement rejoint à la fois l'accessibilité pour le plus grand nombre et le développement économique.

On perçoit ainsi la résonance forte qui existe entre la problématique de la mobilité, à l'échelle de la région et de ses territoires, et celle de l'adaptation des activités à la transition démographique au profit de la qualité de vie des personnes âgées. Au regard de ce travail, la question est celle de l'ambition que l'on doit porter pour réussir l'application de la loi (1) qui crée le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.

Sans doute celle de ne pas exclure de son champ d'action une modalité de fragilité, et en particulier celle, nombreuse et répandue, des personnes âgées. Mais plus spécifiquement, les acteurs devront se doter de la capacité d'analyser le vrai besoin de ces personnes âgées, afin que l'offre de transport corresponde à un besoin réel et non celui supposé à travers l'offre, ce qui est le biais habituel de ces réflexions. Le Gérontopôle a la volonté de porter cette question pour proposer, tel un centre de preuve, une méthode et des outils pour conduire l'évaluation des besoins de mobilité des personnes âgées sur les territoires.

---

*1 : Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 (art 8, 18 et 19)*

# INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le présent document fait partie d'un ensemble de trois rapports avec ceux intitulés « Transport solidaire dans les Pays de la Loire : état des lieux et perspectives » et « Une offre publique de transport inégale, entre explications territoriales et maintien des modèles départementaux », tous issus de la volonté du Gérontopôle des Pays de la Loire d'étudier la mobilité des personnes âgées. La mobilité des personnes âgées telle qu'elle sera abordée dans ces trois rapports concerne les déplacements quotidiens (par opposition aux voyages et à la mobilité résidentielle), utilitaires (par opposition à la mobilité de loisir) des retraités. La retraite est une rupture dans les comportements de mobilité plus pertinente qu'une limite d'âge arbitraire puisqu'elle entraîne la fin des déplacements « domicile-travail » prépondérants chez les actifs.

La mobilité est un enjeu primordial pour l'autonomie des personnes âgées puisqu'elle conditionne souvent l'accès aux soins, à la culture, aux commerces et aux relations sociales. Aujourd'hui, les modèles d'aménagement du territoire reposent encore souvent sur l'usage de la voiture individuelle. Or, les publics n'ayant pas ou plus accès à ce moyen de transport, en fonction des ressources présentes à proximité, peuvent être confrontés à des situations difficiles. Avec l'âge, l'usage de la voiture se restreint (Luxembourg, 2005) et le vieillissement des territoires périurbains monofonctionnels, par exemple, interroge. Les trois rapports ont ainsi en commun l'étude des alternatives à la voiture individuelle.

Le choix de ce sujet s'inscrit dans les priorités de l'action du Gérontopôle des Pays de la Loire et fait suite aux travaux menés sur « Longévité, Mobilité, Autonomie », qui soulignent le caractère stratégique et de levier des mobilités pour réussir la transition démographique dans notre région. Ce sujet correspond également au contexte réglementaire de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019. Entre autres, la LOM définit les compétences de chaque collectivité territoriale et EPCI. Elle crée le statut d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) qui confie l'organisation de la politique mobilité sur leur territoire aux Conseils régionaux, Métropoles, Communautés urbaines, Communauté d'agglomération et Communautés de communes (à condition que ces dernières prennent cette compétence par délibération). Les Conseils départementaux sont, eux, sollicités pour piloter avec les Conseils régionaux un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire et peuvent intervenir au titre de l'assistance technique auprès des EPCI.

Ces changements législatifs sont l'occasion pour le Gérontopôle des Pays de la Loire d'étudier l'offre de mobilité dans la Région et de l'intégrer dans le contexte d'une croissance forte du nombre de personnes âgées et surtout de leur proportion dans la population générale. La crise sanitaire de 2020 ne permettant pas d'interroger directement les besoins des populations, l'étude s'est concentrée sur la question de l'offre. **Ces trois rapports ont pour objectif :**

- D'analyser l'état des lieux des transports publics en soulignant des inégalités territoriales.
- De présenter les enjeux actuels du transport solidaire et ses évolutions potentielles.
- D'interroger la notion d'accompagnement à la mobilité.

Ces rapports sont construits à partir d'analyses territoriales quantitatives (recensement, statistiques, cartographie) et de 46 entretiens qualitatifs avec des acteur.rices de la mobilité des séniors (Conseil régional, Conseils départementaux, EPCI, caisses de retraite, services d'aide à domicile, structures porteuses de transport solidaire, réseaux de transport en commun...).

Les études déjà réalisées sur la mobilité des personnes âgées, que ce soit par ces acteur.rices ou à l'échelle nationale, fournissent un panel d'informations sur les pratiques de ce public. Ces informations sont précieuses pour mieux comprendre comment les séniors se déplacent. Elles sont résumées ci-dessous.

**À savoir sur la mobilité des personnes âgées :**

- Le nombre de déplacements diminue après 65 ans et surtout après 75 ans.
- Les courses et les loisirs sont les motifs de 7 à 8 déplacements des séniors sur 10.
- La voiture individuelle (62 % pour les 65-74 ans et 51 % pour les plus de 75 ans) et la marche (30 % pour les 65-74 ans et 39 % pour les plus de 75 ans) sont les deux moyens de déplacement les plus utilisés par les séniors.
- Environ 70 % des déplacements des séniors font moins de 5 km.
- Le nombre de déplacements augmente avec le niveau de vie et diminue quand on vit seul.
- Le nombre de déplacements augmente avec la présence de services de proximité et d'alternatives à la voiture individuelle.

Plusieurs acteurs rencontrés ont évoqué la question de l'accompagnement à la fois comme clé dans le panel des actions nécessaires à l'amélioration des conditions de mobilité des personnes âgées, mais aussi insuffisamment développée. Ces acteurs en ont fait le constat : le seul déploiement d'offres ne suffit pas à améliorer la mobilité des personnes âgées. La manière dont elles sont accompagnées dans leur mobilité est au moins aussi importante. De fait, l'étude AG2R La Mondiale / Wimoov de 2018 montre que les deux attentes principales des séniors en matière de mobilité sont l'accès à l'information et l'accompagnement humain. Le terme d'accompagnement, tel que nous l'utiliserons ici, regroupe les procédés facilitant les usages des différents moyens de se déplacer : marche à pied, vélo, transports en commun, voiture...

Préalablement aux actions d'accompagnement à la mobilité, l'élaboration de toute politique pertinente passe par une connaissance des besoins de la population à ce sujet. Or, peu d'études existent sur la question et la mobilité est tout particulièrement liée au contexte territorial. Dès lors, la mise en place d'une politique d'accompagnement passe par des démarches participatives locales de recueil des besoins. N'ayant pas pu directement travailler sur leurs besoins avec les personnes âgées, ceux-ci sont évalués, dans ce rapport, à partir des retours d'expériences des professionnels de la mobilité, de l'autonomie et des études consultées.

Au gré des entretiens, deux sujets ont émergé : informer et éduquer. Ces deux leviers pour favoriser la mobilité des séniors répondent à deux enjeux majeurs : le manque de connaissance de l'offre de mobilité et le changement de pratique subi ou voulu dans un contexte de multiplication des moyens de déplacements. L'étude des expériences des professionnels de la mobilité des personnes âgées a également mis en lumière un système d'acteurs complexe reposant surtout sur des initiatives locales et non sur une politique planificatrice d'ampleur régionale ou départementale. Le regard construit sur l'information, et l'éducation à la mobilité ainsi que sur le système d'acteurs a pour objectif de poser les jalons d'un approfondissement du débat sur l'accompagnement des publics âgés dans leur mobilité.

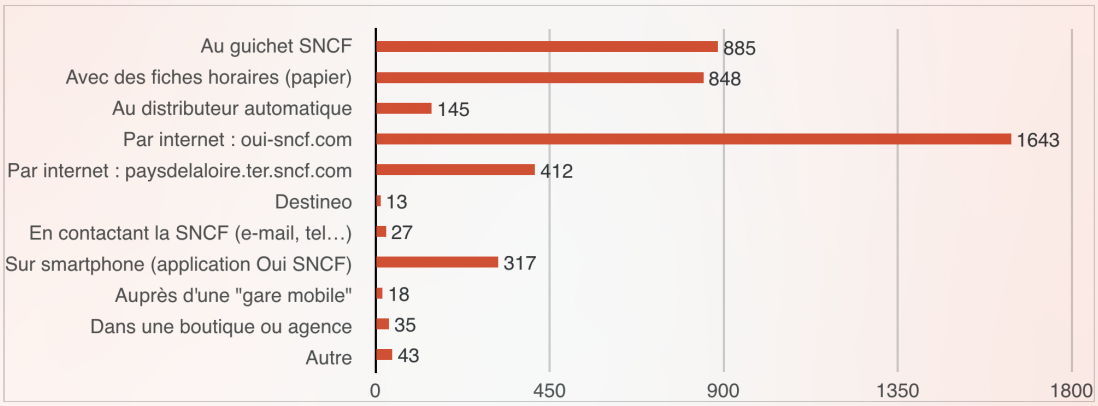
# INFORMER

L'accès à l'information est revenu dans de nombreux entretiens comme le facteur principal des problèmes de mobilité d'une frange de la population âgée. Or, il s'agit d'un prérequis pour ses choix de mobilité. Sans avoir connaissance des solutions qui s'offrent à vous, le risque de ne pas choisir la meilleure option augmente.

## A - UN USAGE VARIÉ DES MOYENS DE COMMUNICATION

Sur ce plan, la diversité des moyens de communication disponibles aujourd'hui suggère que les usages pour se renseigner sont particulièrement variés. Une enquête BVA / Conseil régional des Pays de la Loire nous apprend que les usagers des TER de plus de 60 ans utilisent de nombreux moyens de communication pour connaître les horaires de leurs trains. Les solutions numériques, comme traditionnelles (papier et guichet) sont utilisées dans des proportions similaires, soulignant ainsi la diversité des modes de communication privilégiés par les séniors. Les politiques de communications, en s'appuyant sur un panel d'outils étendu peuvent toucher au mieux les publics âgés dans leur diversité.

**Graphique 1 - Prise d'informations sur les horaires des TER par les plus de 60 ans**




Etude BVA / Conseil régional des Pays de la Loire - 2019

La grande tendance, en matière de communication sur la mobilité, est le développement des outils numériques : distributeurs automatiques, sites internet et applications pour smartphone. Ces trois outils sont différents. L'équipement nécessaire et la logique de leur fonctionnement les distinguent. Chaque outil convient plus ou moins aux différentes personnes et tous ont un intérêt pour les personnes âgées. Les séniors semblent toutefois privilégier les sites internet plutôt que l'application smartphone. Le distributeur automatique est peu utilisé pour consulter les horaires. En revanche il l'est davantage que l'application pour acheter son titre de transport.

Dans de nombreux entretiens, la question des difficultés rencontrées par les séniors avec les outils numériques est revenue en insistant sur le nécessaire maintien de solutions alternatives. Une étude réalisée par l'institut CSA pour les Petits Frères des Pauvres relatait en 2018 que 27 % des 60 ans et plus n'utilisent jamais internet. Cependant, il ne s'agit pas de penser les solutions numériques pour un public jeune et les autres solutions pour le public âgé. Les créateurs de ces outils doivent avoir en vue l'ensemble du public auquel s'adresse la communication et, concernant la mobilité, il s'agit de l'ensemble de la population. Par exemple, les outils de recherche d'itinéraire ne prennent en compte que la rapidité du trajet. Pourquoi le confort ne serait-il pas un critère ? Ainsi, on pourrait proposer un trajet qui fasse perdre quelques minutes, mais qui permette de prendre le tramway au terminus et de s'assurer une place assise ou encore de limiter le nombre de correspondances.

En dehors des outils numériques, les autres moyens de communication ont toute leur place. En effet, l'humain est encore aujourd'hui le plus à même de comprendre les besoins des personnes et de les informer au mieux. Cela passe par le maintien de guichets physiques, voire des guichets en visio-conférence avec une inter relation en direct pour demander des informations et acheter des titres de transport, mais aussi par le téléphone, outil sous-utilisé selon Éric Chareyron, Directeur Prospective Modes de Vie & Mobilité dans les Territoires chez Kéolis. Le téléphone est un outil plus simple, plus utilisé que les autres outils numériques et permet d'avoir un contact avec une personne réelle sans avoir besoin de multiplier les guichets. Le téléphone se révèle aussi plus efficace dans la transmission d'informations. Une expérience menée à Lyon par TCL (réseau de transports en commun de la Métropole) a mis en concurrence des personnes munies de smartphones utilisant l'application et d'autres appelant les salarié.es de TCL. Ce sont ces dernier.ères qui sont le mieux parvenu.es à organiser leurs déplacements.

Une dernière facette de l'accès à l'information est la lisibilité de l'espace public et la signalétique. La question de la signalétique se pose tout particulièrement pour les cheminements doux (non accessibles aux voitures et deux-roues motorisées) qui sont parfois plus discrets alors qu'ils peuvent raccourcir le trajet des piéton.nes. Des panneaux indiquant le temps de trajet pour rejoindre des lieux structurants ou le marquage au sol sont des exemples parmi de nombreux moyens pour rendre les déplacements plus simples. La lisibilité des espaces publics passe aussi par la séparation des parcours pour les différents « usagers de la route » (piétons, vélos, bus, voitures). Si la séparation peut être physique, elle peut être aussi dans le coloris, le type de revêtement ou autres.

Tous ces moyens d'informer les publics âgés sur leur mobilité sont nécessaires pour leur fournir une vision d'ensemble des opportunités qui s'offrent à eux afin de faire le meilleur choix. Cependant, s'informer, en fonction de sa situation requiert la volonté d'accéder à l'information et la connaissance des moyens pour obtenir l'information. Si ces deux conditions ne sont pas réunies, peu importe la diversité des moyens de communication. Il est nécessaire d'aller vers des publics qui ne demandent pas l'information pour qu'ils l'obtiennent.

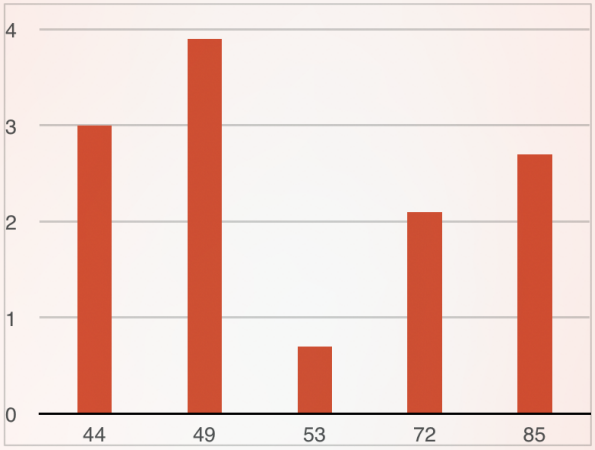
## B - LES CHÈQUES SORTIR PLUS, SYMBOLES DU NON-RECOURS

Les différents outils d'information qui forment une politique de communication sont des leviers primordiaux pour lutter contre le non-recours aux droits. Une étude de la DREES (Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques) pointait le manque d'information comme le premier facteur de non-recours aux prestations sociales.

Les chéquiers « Sortir plus », distribués par l'Agirc-Arrco, sont destinés aux plus de 75 ans ayant déjà souscrits à une retraite complémentaire auprès des organismes membres de l'Agirc-Arrco. Cela concernait 91 % des retraité.es en 2018. Une fois les 75 ans atteints, ils et elles peuvent bénéficier de trois chéquiers de 150 € chaque année avec une participation financière de 15 € pour le premier, 20 € pour le deuxième et 30 € pour le troisième. Ils servent uniquement à financer des déplacements effectués par des organismes agréés. Il s'agit donc d'une formidable aide au déplacement. Cependant, elle est très peu sollicitée.

Existant depuis 2004, les chèques « Sortir plus » n'ont été distribués qu'à 1,6% des plus de 75 ans en 2019 dans la Région des Pays de la Loire. Ce chiffre laisse apparaître un problème de non-recours relativement prégnant. En guise de contextualisation, 36 % des plus de 55 ans déclarent que le coût des déplacements réduit leur mobilité (AG2R et Wimoov, 2018) et 44 % des plus de 75 ans déclarent avoir une gêne pour se déplacer (Auxilia, 2014). De nombreux.ses bénéficiaires potentiel.les ne reçoivent donc pas l'aide à laquelle ils aspirent.

**Graphique 2 - Nombre de chéquiers distribués pour 100 personnes de plus de 75 ans**



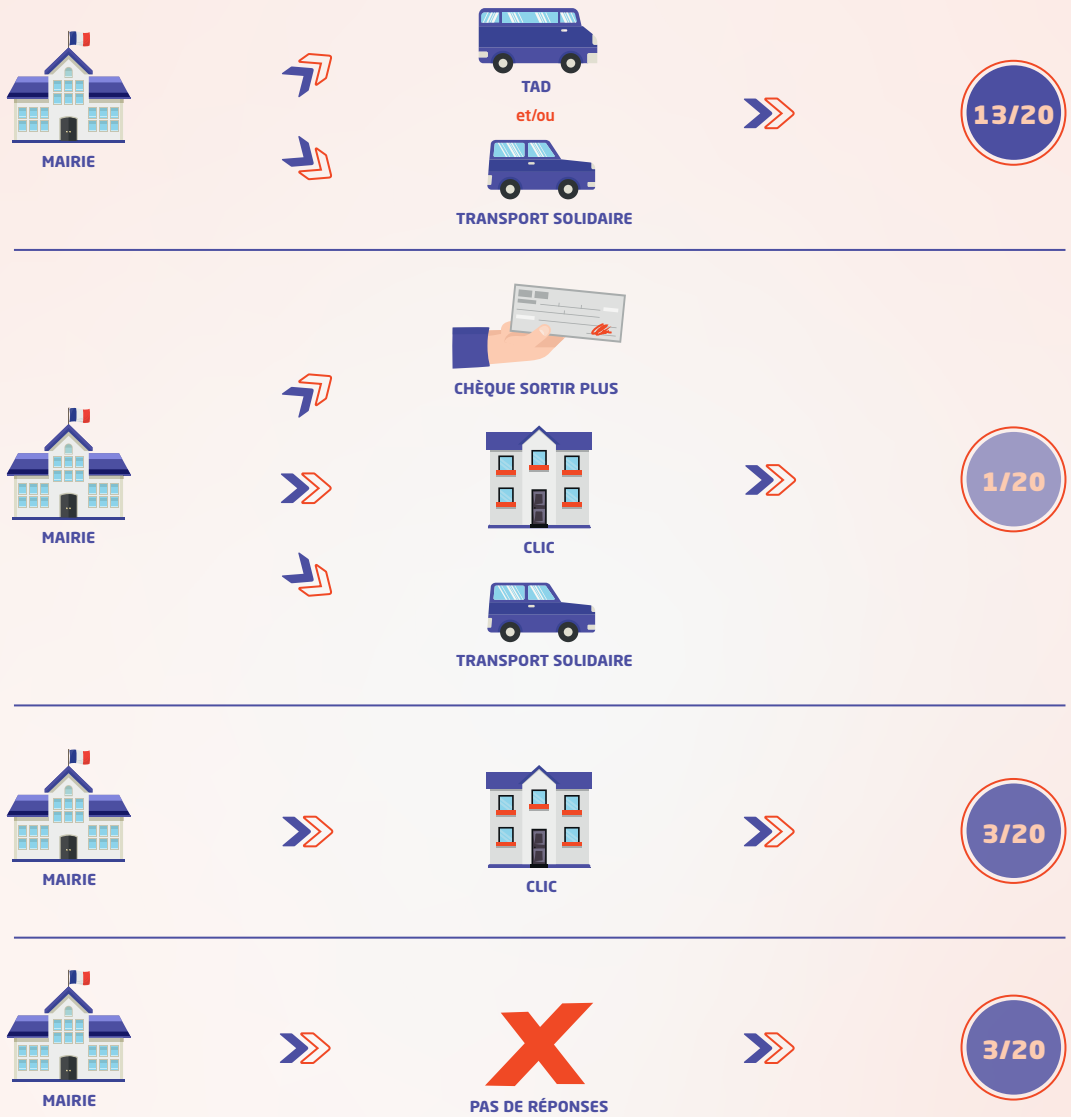

Dans tous les Départements, le public touché est très faible. Moins de quatre chéquiers ont été distribués pour 100 habitants (alors qu'on peut en commander 3 par personne). Le Maine-et-Loire, où l'action a été lancée, s'en sort un peu mieux. En revanche, la Mayenne a un taux extrêmement bas (inférieur à 1 alors que les autres sont tous au-dessus de 2).

La mise en oeuvre du dispositif « Sortir plus » est à la charge de chacune des caisses de retraite complémentaire qui ont chacune leur communication. Il semble que cette politique de communication ne permette pas une diffusion large des chèques « Sortir plus ».

## C - DES STRUCTURES LOCALES CAPABLES D'ORIENTER LES DEMANDES VERS UNE SOLUTION

Afin d'évaluer la capacité à informer des relais locaux d'information vers lesquels les personnes âgées peuvent se tourner en cas de situation de mobilité délicate, nous avons contacté, par tirage au sort, 4 communes et 2 CLIC par Département. Les communes sont toutes situées hors agglomération pour ne pas avoir, dans notre échantillon, le transport en commun comme solution évidente. Nous nous sommes faits passer pour les petits-enfants d'un homme de 81 ans et d'une femme de 79 ans (éligibles aux chèques « Sortir plus ») dont le mari, seul détenteur d'un permis, a de plus en plus de mal à conduire. Nous souhaitions obtenir des informations sur les alternatives à la voiture qui existent dans la commune de résidence de nos grands-parents.

**Schéma 1 - Réponses des communes (20)**




**Dans la plupart des cas, la commune apporte une solution (transport solidaire ou transport à la demande) ou réoriente vers le CLIC :**

» Sur les 20 communes appelées, trois n'ont pas su répondre à la demande (15 %). Aucune solution n'a été proposée et aucune réorientation vers un autre acteur n'a été suggérée.

» Dès lors qu'un service de transport solidaire ou à la demande existe sur le territoire, la commune réoriente toujours le demandeur vers l'un de ces deux services à l'exception de deux communes de la Sarthe, pourtant couvertes par un transport solidaire (Réso AP).

**Les communes ne sont toutefois pas exhaustives dans les informations transmises :**

» La réorientation vers les CLIC est rare (20 % des cas) et se fait surtout dès lors que les communes n'ont pas de solutions de mobilité à proposer.

» Les chèques « Sortir plus » ne sont jamais évoqués par les Mairies.

## Schéma 2 - Réponses des CLIC (10)

**Les CLIC ont une connaissance relative des solutions de mobilité du territoire :**

- Les chèques « Sortir plus » sont présentés dans seulement 6 cas sur 10.
- Les CLIC connaissent les transports solidaires quand ils sont présents sur le territoire, à l'exception de deux communes, une en Sarthe et une en Mayenne couvertes par le Réso AP.
- Dans 2 cas sur 10, le CLIC ne nous a pas proposé de solution.

Si dans la plupart des cas, en appelant le CLIC ou la Mairie, une alternative à la voiture individuelle nous est présentée, il est très rare d'obtenir une vision globale de ce qui existe sur son territoire. Bien sûr, ces informations sont obtenues par téléphone et il est possible que lors d'un rendez-vous en présentiel, plus de solutions soient abordées. Toutefois, il faut une certaine opiniâtreté, alors qu'une solution est fournie, pour en demander d'autres. De même, cette expérience donne à voir seulement la capacité des acteurs publics locaux à renseigner des personnes demandeuses d'informations. Or, une partie de la population n'a pas l'habitude de se rapprocher des pouvoirs publics. Au final, c'est la capacité des acteurs publics à sensibiliser et à aller-vers qui joue un rôle prépondérant.

# ÉDUQUER

La mobilité s'apprend ! On apprend à marcher, à faire du vélo, à conduire, mais on apprend aussi à se repérer dans l'espace ou à planifier un trajet multimodal. Avec le développement du « tout voiture » dans les années 60 et 70, les séniors d'aujourd'hui sont de plus en plus dépendants de ce mode de déplacement. Or, changer ses habitudes en matière de mobilité requiert la volonté d'agir, en dépit des appréhensions liées à l'inconnu, et un apprentissage progressif passant par l'expérience.

## A - L'APPRENTISSAGE DE NOUVEAUX MOYENS DE TRANSPORT

Aujourd'hui, avec les nouvelles technologies, les moyens de transport se multiplient (vélo à assistance électrique, trottinette électrique, application de covoiturage, voiture automatique, autopartage...). Toutes ces innovations et les moyens plus traditionnels forment un large panel d'opportunités qui augmente l'offre, mais complique également l'intermodalité et la planification de son trajet. Chacun des moyens de déplacement a ses codes et son fonctionnement. Leur multiplication peut engendrer des confusions et leur pratique s'apprend. Il faut appuyer sur le bouton-stop en bus, mais pas dans un tramway, je peux déposer mon vélo Indigo Weel où je veux à Angers, mais je dois garer mon Bicloo dans une station à Nantes...

Le changement dans ses pratiques de mobilité, l'usage d'un nouveau mode de transport confronte la personne âgée à un fonctionnement et des codes différents. Selon son histoire, la familiarité avec différents modes de transport varie et rend le changement plus ou moins délicat. L'accompagnement dans ses déplacements par une « présence rassurante » facilite ce changement de pratiques. Les différents acteur.rices rencontré.es au cours de cette étude ont souligné l'apport d'une telle présence.

> *À l'approche de la gare de Tours, une dame d'un certain âge semblait perdue et cherchait à sortir alors que le train venait de s'immobiliser en amont des quais. Ne trouvant pas de porte face à un quai, elle m'interroge : « Je suis désolée, c'est la première fois que je prends le train. Je ne sais pas où je dois aller. » Descendant à la même gare qu'elle, je lui dis d'attendre avec moi. Le train repart et nous sortons du train arrivé à quai.*

Cette histoire illustre l'appréhension que peut provoquer une situation inconnue, mais aussi l'efficacité de la simple présence d'une autre personne. D'ailleurs, plusieurs services de transport solidaire comme Solidep ou celui de la ville de Rezé proposent un accompagnement « au bras » à pied ou dans les transports en commun. Cet accompagnement, moins coûteux qu'un déplacement en voiture, apporte de la sérénité aux personnes. Dans les transports en commun, le chauffeur de bus peut également jouer ce rôle.

### LE.A CHAUFFEUR.E DE BUS COMME PREMIÈRE PRÉSENCE RASSURANTE

*En montant dans le bus, pouvoir échanger avec le.a chauffeur.e peut rassurer. « Le bus s'arrête bien ici ? Pouvez-vous vous arrêter à mon arrêt, j'ai peur de ne pas savoir quand appuyer sur le bouton-stop ? » La vente de titres de transport à bord peut faciliter l'échange avec le.a chauffeur.e en fournissant une raison « valable » pour entamer la discussion.*

Tous les modes de transport ont leurs spécificités et leur usage réclame des compétences particulières. Pour les comprendre et les intégrer, au démarrage, un accompagnement peut être nécessaire si la peur de mal faire est trop importante. En effet, pour apprendre à se servir d'un moyen de déplacement, il faut le pratiquer. Accompagner les publics dans leurs expérimentations permet d'élargir l'accès à certains modes de transport. De nombreuses initiatives locales prennent la forme de cours de vélo électrique, de marches accompagnées, de conseils sur les aides techniques (cannes, déambulateurs), d'initiations aux transports en commun, mais aussi d'actions de sensibilisation à la sécurité routière. Irigo, réseau de transport d'Angers Loire Métropole, nous a présenté sa manière d'agir pour accompagner les séniors à l'usage de leur réseau de transports en commun.

**APPRENDRE AUX SÉNIORS À UTILISER LE RÉSEAU IRIGO**

*En 2019, Irigo a organisé une trentaine d'événements ayant rassemblé 500 personnes âgées avec pour objectif d'améliorer leur autonomie dans les transports en commun.* **Les événements abordent trois thèmes :**

- *Découverte du réseau : lecture d'un plan, des documents Irigo, repérer les liaisons entre le lieu d'habitation et ses loisirs ou les pôles médicaux...*
- *Comment se comporter aux arrêts/stations : attendre le bus/tramway, monter et descendre du bus/tramway.*
- *Découverte du matériel roulant (tramway et bus témoin) : accès fauteuils roulants, places réservées, gestion des déplacements à l'intérieur du véhicule, prévention des chutes...*

## B - L'APPRENTISSAGE DE LA MOBILITÉ

Avant d'apprendre à se déplacer dans tel ou tel moyen de transport, apprendre la mobilité commence par la capacité de se projeter soi et sa destination dans l'espace. Il s'agit ensuite de s'informer sur les moyens de transport disponibles, leurs atouts et leur intermodalité pour dessiner un trajet. Cette première phase est indispensable pour se déplacer et elle n'est pas innée. Ce n'est qu'une fois ce trajet imaginé que se pose la question de l'usage du ou des moyens de transport retenus.

Tous les apprentissages d'un moyen de transport ont une incidence limitée s'ils ne sont pas couplés à un travail sur la mobilité en tant que système regroupant plusieurs moyens de déplacements interconnectés, avec leurs avantages et inconvénients, permettant de dessiner un trajet répondant au mieux aux attentes de chaque usager. Il s'agit d'abord d'évaluer ses besoins (motifs de déplacement, lieux des destinations, niveau de confort, liberté dans les horaires, temps de trajet...). Ensuite, pour dessiner son trajet, savoir trouver l'information sur les offres existantes et maîtriser l'intermodalité sont essentiels.

Aujourd'hui, une structure se spécialise dans le domaine de l'éducation à la mobilité : les plateformes de mobilité. Ces structures, souvent de dimension départementale, sont définies ainsi par le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) :

**Encadré 1 - Définition d'une plateforme de mobilité**

Les plateformes de mobilité sont des structures proposant aux personnes ayant des difficultés de déplacements d'ordres physique, économique, cognitif ou culturel, des actions d'information et d'accompagnement individuel leur permettant de devenir autonomes. Ces structures sont couplées à une offre de services de transport, contribuant ainsi fortement à l'amélioration de la « mobilité » des personnes et de leur « employabilité ».

Les besoins des habitants sont appréhendés dans leur globalité, en intégrant l'ensemble de la chaîne de déplacements, pour organiser de manière optimale les différents modes de transport et services à la mobilité ainsi que les actions d'accompagnement : information, diagnostic mobilité, formation à la mobilité, auto-école sociale, vélo-école, prêt de véhicules, location à bas prix, garage solidaire, transport micro-collectif, autopartage...

Cette définition correspond très bien aux problématiques de mobilité des publics âgés dans la définition de leurs besoins et la recherche de solutions pour conserver leur autonomie. Cependant, les plateformes de mobilité sont essentiellement et souvent exclusivement à destination des personnes en situation d'insertion professionnelle. Ces outils, soutenus par les Conseils départementaux, pourraient servir les personnes âgées puisque leur objectif actuel est de favoriser l'autonomie de jeunes ayant des problématiques similaires (incapacité de conduire une voiture, manque d'information, difficulté à articuler les différents moyens de transport pour établir un trajet...). L'idée d'ouvrir ces plateformes à tous les publics est évoquée dans le diagnostic mobilité du Conseil départemental de la Sarthe de 2019.

In fine, les actions d'éducation à la mobilité pour les personnes âgées sont l'œuvre d'initiatives locales. Elles sont portées par des associations, des centres sociaux, CCAS ou réseaux de transport locaux. Or, si ces initiatives locales permettent un ajustement aux réalités territoriales, elles laissent planer un risque d'inégalité de traitement entre les territoires. Ensuite, les acteurs cités précédemment n'ont pas tous les compétences ou les moyens de déployer une politique éducative intégrant les différentes facettes de la mobilité. Aujourd'hui, l'apprentissage de la mobilité, facteur important de la lutte contre la perte d'autonomie, n'est réalisé que de manière sporadique.

Un dernier facteur complique les actions en matière d'éducation à la mobilité, comme celles en matière d'information. Comment aller vers les publics qui ne se présenteront ni aux réunions publiques, ni aux ateliers de prévention de la sécurité routière et qui ne demanderont pas d'information à leur Mairie ? Tous les acteurs rencontrés sont confrontés à cette problématique.

# LES ACTEURS DE L'ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ

Les différents acteur.rices interrogés s'accordent à dire que l'accompagnement à la mobilité est une clé nécessaire de l'amélioration des conditions de mobilité des personnes âgées. Toutefois, aujourd'hui, aucun système d'acteurs n'est clairement défini pour piloter cette politique et garantir une certaine cohérence territoriale. La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 crée un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire piloté par les Conseils régionaux et départementaux. Est-ce l'occasion de planifier une politique d'accompagnement à la mobilité ?

## A - DES AIDES INDIVIDUELLES PEU DIFFUSÉES

La sollicitation des aides individuelles à la mobilité (financières ou humaines) est très peu fréquente chez les personnes âgées. Seulement 6 % des plus de 65 ans en bénéficient (Auxilia, 2014). Au cours de notre étude, des entretiens avec trois acteurs fournissant une aide individuelle à la mobilité ont été réalisés.

» **Dans le cas des services d'aide à domicile (SAAD),** l'accompagnement à la marche et aux courses peut être un volet des plans d'aide individualisés à destination des personnes en perte d'autonomie. Il s'agit de brèves sorties accompagnées au bras ou d'un accompagnement véhiculé. S'il est apprécié, cet accompagnement demeure peu développé par les SAAD en raison d'une concentration de l'intervention sur l'aide à la personne et l'entretien du lieu de vie liée à un manque de moyens humains et à l'absence de financements APA (Allocation personnalisée d'autonomie) dédiés.

» **La CARSAT**, dans le cadre de leurs plans d'aide personnalisés (PAP) à destination des séniors autonomes (GIR 5 et GIR 6), peut financer une aide au transport à hauteur de 200 € par an avec un reste à charge en fonction des revenus. Cette aide s'adresse aux plus de 75 ans. Toutefois, elle est très peu diffusée. En effet, cette aide n'est présente que dans 3 % des PAP. Le plafond des PAP est souvent atteint avec le financement d'autres aides jugées plus prioritaires. Afin de limiter cet effet, la CARSAT réfléchit à l'abaissement de la limite d'âge.

» **L'Agirc-Arrco**, propose aux plus de 75 ans ayant souscrits à une retraite complémentaire les chèques « Sortir plus », évoqués dans la partie « Informer ». Trois chéquiers d'une valeur de 150 € avec un reste à charge de 15, 20 et 30 € permettent le financement chaque année de déplacements. Cependant, cette aide est très peu sollicitée puisque seulement 1,6 % des plus de 75 ans en ont bénéficié en Pays de la Loire en 2019.

Les aides individuelles à la mobilité pour les personnes âgées, pour des raisons de méconnaissance ou de priorisation des actions liées à la dépendance, sont peu diffusées. Elles soulèvent donc des questions sur la communication et l'organisation des différents acteurs de la mobilité et de l'autonomie pour relayer les informations de chacun.

## B - PLUSIEURS INITIATIVES LOCALES POTENTIELLEMENT SOURCES D'INÉGALITÉ TERRITORIALE

De nombreux acteurs interviennent dans des actions collectives sur la mobilité : les conférences des financeurs avec des associations, la CARSAT et l'Agirc-Arrco dans le cadre de leurs actions de prévention, des CCAS, des centres sociaux, les DDT dans le cadre de la sécurité routière... Les actions collectives de sensibilisation, d'expérimentation, d'apprentissage ont souvent de très bons retours de la part des participant.es, mais elles manquent d'évaluation sur leurs impacts dans les comportements des personnes âgées et sur leur capacité à toucher un vaste public d'un point de vue sociologique comme géographique.

Les actions collectives sur la mobilité sont très dépendantes des dynamiques locales. De nombreuses actions sont organisées par des CCAS, centres sociaux ou autres associations locales. Dès lors, les territoires qui bénéficient d'initiatives locales fréquentes sont favorisés. Les acteurs d'échelons supérieurs n'ont pas une politique volontariste initiatrice d'événements dans des territoires où le tissu d'acteurs locaux propose moins d'actions collectives.

Les conférences des financeurs, la CARSAT, l'Agirc-Arrco et les services de la sécurité routière des DDT n'organisent pas eux-mêmes, mais financent des projets. Ainsi, ils accompagnent les dynamiques territoriales avec le risque de renforcer des inégalités. Si les actions des conférences des financeurs sont dispersées sur les territoires des Départements, la CARSAT et l'Agirc-Arrco qui travaillent à l'échelle régionale ont admis que les actions en Sarthe et en Mayenne sont plus rares. La CARSAT s'interroge d'ailleurs sur la sollicitation d'acteurs tels que les Conseils départementaux pour mieux faire connaître le soutien financier qu'elle peut apporter dans des territoires qui en bénéficient moins.

Fonctionner à partir d'initiatives locales permet probablement de mieux insérer les actions développées dans un contexte territorial en répondant aux problématiques de manière plus pertinente. Toutefois, une politique planificatrice, coordinatrice venant d'un échelon supérieur permettrait de collecter des retours d'expériences et de développer une ingénierie pour accompagner les acteurs locaux déjà particulièrement actifs et pour initier, de manière volontariste, des actions là où seraient décelés des manques.

## C - LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL, COORDINATEUR DE L'ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ ?

Imaginer le Conseil départemental comme un échelon important sur un sujet de mobilité peut paraître saugrenu depuis la perte de la compétence transport occasionnée par la loi NOTRe de 2015. La loi d'orientation des mobilités de 2019 confirme d'ailleurs que l'organisation de la mobilité se fera entre les Conseils régionaux et les EPCI. Toutefois, elle reconnaît la légitimité du Conseil départemental à intervenir sur le sujet de la mobilité solidaire en lui donnant le pilotage, avec le Conseil régional, d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.

Malgré la loi NOTRe, au regard de leurs compétences (routes, insertion, accès aux services, développement durable...), les Conseils départementaux n'ont jamais totalement abandonné leur réflexion sur la mobilité. D'ailleurs, la Mayenne et le Maine-et-Loire construisent actuellement un schéma des mobilités et la Sarthe a diffusé un diagnostic de la mobilité en 2019.

Du fait de leur rôle de chef de file de l'action sociale, les Conseils départementaux sont aussi des acteurs pertinents pour évoquer les mobilités des publics qu'ils accompagnent dans leurs politiques « insertion » et « autonomie ». En effet, l'information et l'éducation à la mobilité sont centrales dans la recherche d'emploi et la vie au domicile.

Enfin, au regard de leur compétence solidarité territoriale, les Conseils départementaux peuvent développer une offre d'accompagnement des intercommunalités et des communes. Ils ont donc, dans une vision volontariste, la possibilité d'agir en faveur de l'équité territoriale en favorisant le développement d'actions, là où les collectivités locales ont des moyens financiers et humains moins importants.

La position de garant des solidarités territoriales des Conseils départementaux correspond aux reproches faits aux actions d'accompagnement à la mobilité (manque de coordination et risque d'inégalités territoriales). Celle de garant des solidarités humaines leur confère une expertise et une légitimité à agir puisque l'accompagnement à la mobilité fait partie des facteurs de réussite de leurs politiques « autonomie » comme « insertion ». Ces éléments laissent à penser que les Conseils départementaux pourraient planifier la politique d'accompagnement à la mobilité avec le Conseil régional en lien avec les EPCI qui seront en charge de la politique mobilité sur leur territoire. Les plans d'action communs en matière de mobilité solidaire, élaborés avec le Conseil régional ayant le pouvoir d'agir sur les offres de mobilité, seraient alors le lieu d'expression de cette politique.


**CONTRIBUTEURS**

**ELISABETH ARTAUD, MICKAËL BLANCHET, THOMAS BRONQUARD**

**Étude réalisée sous la supervision du professeur Gilles BERRUT**

## À RETENIR

- Éviter une communication tout numérique sans pour autant exclure le public âgé des cibles des outils numériques.
- 1,6% des plus de 75 ans a bénéficié des chèques « Sortir plus » en Pays de la Loire en 2019.
- 20% des CLIC et 15% des communes interrogés ne sont pas capables d'informer sur les alternatives à la voiture individuelle de leur territoire.
- Apprendre la mobilité rassemble l'apprentissage des modes de transport et la planification d'un trajet.
- Les plateformes de mobilité ont globalement les compétences pour accompagner les personnes âgées, mais se concentrent sur le public en insertion.
- L'enjeu majeur et commun à la connaissance des besoins, l'information et l'éducation est la capacité à aller vers celles et ceux qui n'iront pas vers les institutions.
- L'éducation à la mobilité des personnes âgées relève des initiatives locales ce qui engendre une inégalité de traitement entre les territoires.
- Les Conseils départementaux sont au centre des sujets de l'accompagnement à la mobilité et pourraient être, avec les Conseils régionaux, des acteurs pertinents dans la construction d'une politique à ce sujet.

# BIBLIOGRAPHIE


AG2R La Mondiale ; Wimoov (2018), « Mobilité des séniors ».

AURAN (2018), « La mobilité des séniors : le grand écart entre le "tout voiture" et la marche ».

Auxilia (2014), « Mobilité des séniors en France : constats, perspectives et recommandations », Laboratoire de la mobilité inclusive.

Berger, Martine ; Rougé, Lionel ; Thomann, Sandra ; Thouzellier, Christiane (2010), « Vieillir en pavillon : mobilités et ancrages des personnes âgées dans les espaces périurbains d'aires métropolitaines (Toulouse, Paris, Marseille) », Espace population société, n° 2010/1, p. 53-67.

Caron, Anne-Solène (2020), Le transport d'utilité sociale : développer les services de transport solidaire pour accompagner les personnes isolées, Mémoire de fin d'étude, Université de Lyon, p. 105.

Cerema (2014), « Les séniors : un enjeu pour les politiques de déplacement ».

Cerema (2017), « Accidentalité Domicile-travail et choix modal ».

Chapon, Pierre-Marie ; Renard, Florent ; Gueslot, J. ; Dautan, M. ; Robert, Ph ; Guérin, O. (2011), « Analyse des territoires de vie et de la mobilité de personnes âgées au moyen de traceurs GPS », Annales de géographie, vol. 679, n° 3, p. 320-333.

CLIC du Pays de Redon ; MSA (2016), « Mobilité des personnes âgées : préconisations ».

Conseil départemental de Vendée (2020), « Retour d'expériences : Accompagner la mobilité des habitants par le transport solidaire ».

CSA (2018), « L'exclusion numérique des personnes âgées », Les Petits Frères des Pauvres.

Dumas, Claude (2012), « Mobilité des personnes âgées », Gérontologie et société, vol. 35 / n° 141, p. 63-76.

Luxembourg, Nicolas (2005), « La mobilité des personnes âgées en banlieue pavillonnaire », Journées des jeunes chercheurs : Le logement et l'habitat comme objets de recherche.

Ministère de la Transition écologique et solidaire (2018), « Information GES des prestations de transport ».

UPT (2018), « Observatoire de la mobilité 2018 : Habitudes de déplacements des Français en ville et perception des transports publics ».

ÉTUDE - NOVEMBRE 2020

Région
PAYS DE LA LOIRE

GÉRONTOPÔLE
AUTONOMIE LONGÉVITÉ
PAYS DE LA LOIRE