



ÉTUDE - NOVEMBRE 2020

# MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES DANS LES PAYS DE LA LOIRE EN 2020 SYNTHÈSE

**NIELS KNAPP-ZILLER**  
Sous la supervision du Professeur Gilles Berrut



## INTRODUCTION GÉNÉRALE

La mobilité, au sens des déplacements quotidiens et utilitaires des retraités, est un enjeu primordial pour l'autonomie puisqu'elle conditionne l'accès à de nombreux services. 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 ces moyens de déplacement, 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. L'étude des alternatives à la voiture individuelle est ainsi le fil rouge de ce travail.

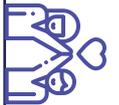
### **L'état des connaissances réalisé au préalable permet de dresser un premier portrait des mobilités des personnes âgées :**

- » Le nombre de déplacements diminue après 65 ans et surtout après 75 ans.
- » Les courses et les loisirs sont les motifs de sept à huit 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 pour les personnes vivant seul.e.
- » Le nombre de déplacements augmente avec la présence de services de proximité et d'alternatives à la voiture individuelle.

Avec l'objectif d'alimenter le débat public, cette étude est construite à partir d'analyses territoriales quantitatives (recensement, statistiques, cartographie) et de 46 entretiens qualitatifs avec des acteurs de la mobilité des séniors (Conseil régional, conseils départementaux, EPCI, caisses de retraites, services d'aide à domicile, structures porteuses de transport solidaire, réseaux de transport en commun...). **Trois rapports thématiques ont ainsi été produits :**

- » Une offre publique de transport inégale, entre explications territoriales et maintien des modèles départementaux
- » Le transport solidaire dans les Pays de la Loire : état des lieux et perspectives
- » Accompagner les publics âgés dans leur mobilité

Ce document constitue seulement la synthèse de ces trois rapports que nous vous invitons à lire notamment pour une compréhension plus fine des méthodes employées pour produire ces résultats.



# UNE OFFRE PUBLIQUE DE TRANSPORT INÉGALE



L'offre publique de transport (transports en commun et à la demande par route et voie ferrée) est la première alternative motorisée à la voiture individuelle dans les usages des personnes âgées. Or, du fait de caractéristiques territoriales

et des héritages départementaux, elle est inégale en Pays de la Loire, raison pour laquelle la politique régionale cherche à réduire ces inégalités notamment par l'amélioration du TAD.

## UNE OFFRE DÉPENDANTE DE LA TYPOLOGIE DES ESPACES

- » Le niveau de service délivré par les transports en commun est lié à la densité de population. Ainsi, les territoires les plus denses bénéficient d'une offre de meilleure qualité.
- » Les petites villes (moins de 20 000 et plus de 7 000 habitant.es), bien qu'il s'agisse d'espaces denses, bénéficient d'une couverture par les transports en commun disparate. Hormis celles qui ont leur propre réseau urbain, elles sont souvent desservies par des transports interurbains relativement réguliers mais qui ne passent pas par tous les quartiers.

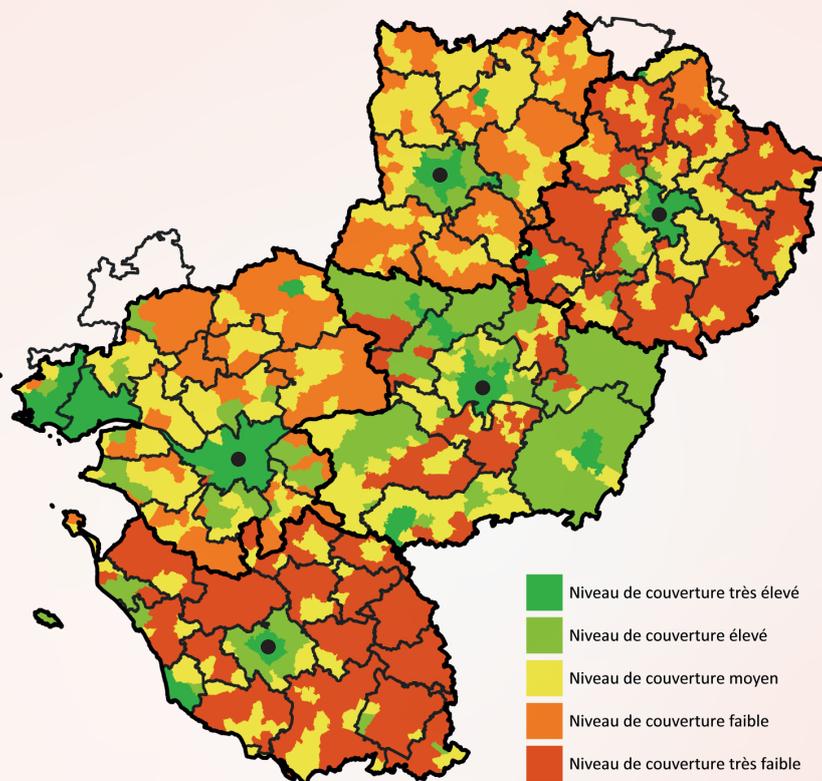
## TROIS PROFILS ISSUS DES HÉRITAGES DÉPARTEMENTAUX

Dans les espaces moins denses, l'héritage des politiques départementales de transport est prépondérant et dessine des inégalités territoriales. **Trois profils se distinguent :**

- » La **Mayenne** et la **Loire-Atlantique** bénéficient d'un transport à la demande (TAD) disponible certains jours de la semaine et relativement cher sur tous les territoires hors agglomération. Toutefois, tous leurs habitant.es bénéficient d'un service minimum.
- » A l'inverse, en **Vendée** et en **Sarthe**, très peu de territoires ont accès à un TAD, d'autant qu'il est assez restrictif dans ces deux départements. Leurs réseaux de transport interurbain offrent également un niveau de couverture plus faible que dans les autres départements.
- » En **Maine-et-Loire**, cohabitent des territoires, y compris peu denses, où l'offre de transport en commun mais surtout à la demande permet un niveau de couverture élevé et des territoires sans TAD où les transports en commun délivrent un niveau de service très faible.

Toutefois, si de nombreux territoires font face à une offre de transport très faible, seuls 16 % des plus de 65 ans sont dans cette situation. Ils et elles sont 60 % à bénéficier d'une couverture élevée ou très élevée.

Carte 6 - Couverture des Pays de la Loire par les transports publics



# LE TRANSPORT SOLIDAIRE DANS LES PAYS DE LA LOIRE : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES



Les transports solidaires, sous leurs différentes formes, sont très présents en Pays de la Loire. Ces transports accompagnés par des bénévoles viennent enrichir le panel des moyens de déplacements. Ainsi, 89 % des plus de 65 ans bénéficient d'un transport solidaire ou d'un niveau de couverture par les transports publics élevé ou très élevé (au sens de

notre typologie définie dans le rapport sur l'offre publique). Toutefois, la récente réglementation et la dépendance du transport solidaire à l'engagement bénévole des jeunes retraités interrogent sur les perspectives du transport solidaire.

## DES TRANSPORTS SOLIDAIRES DIVERS SOUMIS À UNE RÉGLEMENTATION LIMITANTE

- Les transports solidaires sont très variés dans leur fonctionnement : mode de transport, conditions d'accès, portage, échelle d'action et coût. Ce dernier critère varie du simple au quadruple et dessine de fortes inégalités territoriales, les indemnités kilométriques étant plus élevées en Sarthe et Mayenne.
- Le décret relatif au transport d'utilité sociale limite, par des critères sociaux, l'accès au transport solidaire dans les unités urbaines de 12 000 habitant.es et plus. Or, les deux tiers de ces unités urbaines ne bénéficient pas de transports en commun fréquents. Ce critère géographique ne semble pas pertinent.
- Les critères socio-économiques retenus concernent environ 6 % de la population française alors qu'environ 14 % de la population vit sous le seuil de pauvreté.
- Les bénévoles sont le moteur du système et un enjeu de premier ordre. Leur nombre pour 1000 habitant.es est plus élevé en Maine-et-Loire et plus faible en Sarthe et en Mayenne.
- Les bénévoles étant presque exclusivement de jeunes retraité.es, leur engagement dans le temps dépend de la capacité des structures à fournir des conditions adaptées aux aspirations des générations successives. Aujourd'hui, la souplesse de l'engagement et les relations sociales dont peuvent profiter les bénévoles rendent attractif le transport solidaire.
- Le.a référent.e joue un rôle clé dans le bon fonctionnement du transport solidaire. Il ou elle est le lien entre les bénévoles et les bénéficiaires. Il ou elle a aussi un rôle de management des bénévoles. Ce poste clé est chronophage et réclame des compétences ainsi qu'un engagement fort dans la structure.
- L'union des structures porteuses d'un service de transport solidaire sur le modèle de l'UDAMS en Loire-Atlantique permet la mutualisation des coûts de certains services pour les bénévoles (assurance, formation) et d'échanger entre les associations de transport solidaire sur leurs pratiques.

## TRANSPORT SOLIDAIRE OU ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ SOLIDAIRE ?

- Le transport solidaire se distingue des autres modes de transport par sa dimension accompagnatrice : aller de la porte du ou de la bénéficiaire jusqu'à celle du ou de la bon.ne spécialiste à l'hôpital, faire les courses ensemble...
- Le principal objectif des acteurs du transport solidaire est souvent la lutte contre l'isolement. Le transport qu'ils proposent n'est qu'un moyen de lutter contre cet isolement. D'ailleurs, les bienfaits sont observés chez les bénéficiaires mais aussi chez les bénévoles.
- Pour agir dans ce sens, certaines structures proposent aux bénéficiaires des sorties culturelles collectives pour aller au cinéma par exemple et dépassent ainsi le simple rôle de transporteur.
- La prochaine étape pourrait être l'accompagnement à la mobilité : information sur les offres existantes, conseil, éducation à la mobilité, notamment pour les nouveaux modes de transport... Pour mettre en place une telle évolution, l'appui des collectivités peut être important.

## ACCOMPAGNER LES PUBLICS ÂGÉS DANS LEUR MOBILITÉ



L'accompagnement à la mobilité est considéré comme un problème au moins aussi important que la disponibilité, sur un territoire, de moyens de transport. L'accompagnement, tel

que nous l'appréhendons ici, correspond à l'information sur l'offre et l'éducation à la mobilité.

### UNE INFORMATION PLURIELLE, RELATIVEMENT EFFICACE, QUI N'EMPÊCHE PAS LE NON-RECOURS

- » Le manque de connaissance des personnes âgées sur l'offre de mobilité de leur territoire a été souligné par plusieurs acteurs rencontrés. Les plus de 65 ans utilisent des moyens de communication numériques et traditionnels. Il convient donc de diffuser l'information à destination des personnes âgées sur ces deux types de canaux. L'information sur la mobilité passe également par la lisibilité des espaces publics et de la signalétique.
- » 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. Dès lors, pour une communication à distance, le téléphone est sous-exploité alors qu'il s'agit d'un outil maîtrisé par une grande partie de la population et qu'il s'est avéré plus efficace que les autres outils numériques lors d'une expérience de parcours dans les transports en commun.
- » Dans la plupart des cas (85 %), les Mairies sont en mesure de proposer une alternative à des personnes âgées arrêtant de conduire ou de les réorienter vers le CLIC. Cette réorientation est toutefois rare (20 % des cas). Les CLIC ont souvent la capacité de proposer une solution (80 % des cas) mais connaissent mal les chèques « Sortir plus ». Ils n'ont été évoqués que 6 fois sur 10.
- » 1,6 % des plus de 75 ans ont bénéficié des chèques « Sortir plus » de l'Agirc-Arrco en 2019 alors qu'environ 90 % d'entre eux y ont droit.

### UNE ÉDUCATION SYSTÉMIQUE À LA MOBILITÉ

- » Du fait de la multiplication de nouveaux modes de transport et de l'arrêt de la conduite de générations ayant de plus en plus vécu dans le contexte du « tout voiture », les changements de comportements peuvent être difficiles à appréhender.
- » Pour accompagner les publics âgés dans leur mobilité, il convient donc de leur proposer d'apprendre à utiliser les ressources de leur territoire. Cet apprentissage passe par une éducation aux différents moyens de transport mais aussi à la planification de trajets multimodaux.
- » Aujourd'hui, les plateformes de mobilité pourraient répondre à ce besoin mais elles sont tournées presque exclusivement vers les personnes en situation d'insertion professionnelle. Or, ces deux publics ont des problématiques de mobilité similaires.

### GARANTIR UN ACCOMPAGNEMENT POUR TOUS

- » Les actions à destination des seniors relèvent des initiatives locales. Or, ce fonctionnement risque de générer des inégalités territoriales entre des habitants qui bénéficieront, ou non, de nombreuses initiatives. Par exemple, la CARSAT et l'Agirc-Arrco reconnaissent financer moins d'actions en Sarthe et en Mayenne.
- » Quel rôle les Conseils départementaux pourraient-ils jouer ? En tant que garants des solidarités territoriales et humaines, pourraient-ils mener une politique de planification et de coordination des actions d'accompagnement à la mobilité en lien avec le Conseil régional ?
- » Dans toutes les actions d'accompagnement à la mobilité, se pose une question : comment aller vers des publics éloignés des moyens de communication institutionnels et qui n'iront pas chercher de l'aide pour leur mobilité ?



CONTRIBUTEURS

ELISABETH ARTAUD, MICKAËL BLANCHET, THOMAS BRONQUARD

