



# La MOBILITÉ DES SENIORS

Besoins de déplacements  
liés au vieillissement de la population

# La mobilité des seniors



**Besoins de déplacements liés  
au vieillissement de la population**

Octobre 2009

## Résumé



Les générations du baby-boom arrivent à l'âge de la retraite. Ce phénomène, lié à l'allongement de l'espérance de vie, conduit au vieillissement de la population. Faut-il s'en réjouir ou s'en alarmer? Les deux, sans doute, selon que l'on s'intéresse au financement des retraites ou à la manne économique qu'apportent avec eux les seniors aisés dans les régions qu'ils affectionnent. L'erreur serait en tout cas de ne pas tenir compte du phénomène, ou de le considérer comme un aspect mineur de l'évolution de notre société. A l'heure où la crise – ou plutôt les multiples facettes de la crise – concentre toutes les attentions, le vieillissement pourrait devenir un non-sujet, traité au mieux par le biais du financement de la dépendance ou du marché des sonotones. Pourtant, **les besoins des aînés et leur mobilité influenceront l'organisation des activités économiques et sociales**: système de soins, adaptation des logements, rythmes de vie, services publics... Il est indispensable de se poser aujourd'hui les bonnes questions, de réfléchir aux solutions les mieux adaptées et les plus équitables.

**Les premières classes d'âge du baby-boom ont connu et accompagné les bouleversements majeurs de notre pays**, depuis l'après-guerre: développement de la société de consommation, civilisation de l'automobile, travail féminin, périurbanisation, mais aussi mondialisation, crises économiques,

désindustrialisation, automatisation, chômage... A 20 ans, certains rêvaient de changer le monde. Tous l'ont vu changer; pas forcément dans le sens qu'ils souhaitaient.

Les grands-parents d'aujourd'hui, qui ont grandi dans une France encore très rurale, où les postes téléphoniques se comptaient sur les doigts d'une main, communiquent à présent par SMS avec leurs petits-enfants. Ceux qui ont connu les premiers postes télé noir et blanc, les magnétoscopes qui pesaient 10 kilos et les cinémas où l'on diffusait des actualités avant la séance, fréquentent les multiplexes ou utilisent la vidéo on demand (VOD) pour profiter de leur home cinema. Ceux dont les parents venaient de découvrir le plaisir des congés payés ont vu le développement de l'industrie du tourisme, **leurs horizons se sont élargis grâce à l'automobile, au TGV, et à la démocratisation de l'aviation**.

Pour ces générations, l'avancée en âge n'implique plus forcément le repli sur soi, le renoncement aux plaisirs de la vie, le rétrécissement en attendant la fin. Cela ne signifie pas pour autant que les seniors soient égoïstes, décidés à profiter jusqu'au bout. Au contraire, ils sont souvent très conscients des excès d'une société qu'ils ont vue évoluer, et portent un regard lucide sur leur mode de vie. C'est le privilège de l'âge, de l'expérience.

Dans ce contexte, **la problématique des déplacements renvoie à**

**trois axes majeurs: favoriser une utilisation maîtrisée de l'automobile** et, le cas échéant, une transition vers d'autres types de transports mieux adaptés à leurs besoins; **permettre à tous, valides ou moins valides, la possibilité de se déplacer librement** le plus longtemps possible, à un coût acceptable pour l'individu comme pour la société; enfin, **garantir la sécurité des piétons âgés** en leur assurant des cheminements aisés et confortables. Sur ces questions, les collectivités territoriales sont en première ligne. Communes et intercommunalités pour l'action sociale, départements pour l'action sanitaire et sociale, régions dans l'organisation du système de soins et acteur majeur des politiques territoriales.

Etre retraité ne constitue pas une identité sociale, et le mode de vie d'un couple de sexagénaires en pleine forme n'a rien à voir avec celui d'une femme seule de 92 ans. Il est indispensable de garder à l'esprit la diversité des besoins et des profils, **afin d'éviter de traiter les aînés comme une « minorité visible » ou du seul point de vue de la dépendance, qui ne touche aujourd'hui qu'un quart des plus de 85 ans**. Cette prise en compte des besoins est nécessaire au niveau de l'offre de transport, autant du point de vue de l'organisation des services que de leur nature. Répondre à la demande des seniors, c'est rendre le transport plus accessible et plus attractif. C'est aussi élaborer des réponses adaptées aux contextes

exigeants que sont les zones rurales ou périurbaines.

Aujourd'hui, les transporteurs considèrent encore la clientèle âgée comme une catégorie captive. Pourtant les premiers signes d'un changement des comportements sont déjà perceptibles : baisse du nombre de cartes Senior à la SNCF, recul de 10% de la fréquentation des plus de 60 ans à la RATP. L'effet tramway (qui fait que sur certains réseaux, les meilleurs clients des trams sont les retraités, lesquels voyagent souvent à tarif réduit !) ne doit pas cacher la forêt des automobilistes invétérés. Il est naturel de préférer le tram, sûr, régulier et confortable, à un bus que l'on attend toujours trop longtemps, et où l'on craint les secousses au démarrage et au freinage. Il est encore plus naturel de préférer sa voiture, que l'on n'attend jamais et qui constitue le moyen de déplacement souvent le plus commode et le plus sécurisant pour les personnes âgées.

Pour autant, la conduite des plus de 80 ans n'est pas sans poser problèmes et questions. Faut-il instaurer des contrôles médicaux ? Revoir l'ensemble de la voirie et des panneaux de signalisation ? Comment sécuriser les tourne-à-gauche ? Et les ronds-points ? Quelles actions de communication à destination des conducteurs âgés ? Et des autres usagers de la voirie ?

**L'arrêt de la conduite automobile est trop souvent synonyme de mort sociale pour les personnes âgées.** Il

est important d'anticiper ce moment, et de leur permettre d'accéder aisément à d'autres modes de déplacement. **Le recours aux transports collectifs ne peut se faire sans un minimum de préparation.** Le transport accompagné, aujourd'hui assuré par les professionnels des services à la personne, connaît un développement continu. Quant aux cheminements piétons, il est indispensable de les sécuriser, en améliorant notablement la qualité d'usage des espaces publics.

Ces questions ne touchent pas uniquement l'organisation des transports publics, mais elles concernent les services publics dans leur ensemble, et de manière transversale. Le vieillissement dans les espaces périurbains, par exemple, ne peut être appréhendé et pris en charge par la seule action sociale ; la « civilisation » de l'espace public ne procède pas uniquement des compétences de la voirie ; **quant aux déplacements, ils constituent la frontière commune entre les services de transports, l'action sanitaire et sociale, la vie culturelle.** Penser à la mobilité des seniors et à leur place dans la collectivité suppose de passer d'une logique industrielle à une logique de services, d'envisager **de nouvelles formes d'organisation de ces services, en co-production par exemple entre les services municipaux, la population d'un quartier et une entreprise ou une association délégataire.** La Fondation internet nouvelle génération a proposé une série de scénarios mêlant réseaux



*La mobilité des seniors est liée à l'âge, à l'état de santé et au niveau de vie. Elle dépend surtout de leur place dans la société.*

sociaux, action intergénérationnelle et multimédia, qui donnent une idée de ce que pourraient être ces démarches servicielles. Les modèles sont multiples, variables en fonction des besoins et des contextes locaux, mais restent à valider. Certaines initiatives semblent prometteuses.

Du côté du Predit, de la Fondation de France, de l'OMS, de l'ONU, de l'Union européenne, des pouvoirs publics locaux et nationaux... les réflexions mûrissent et les expéri-

mentations sont encouragées. Le mouvement est engagé mais les obstacles demeurent, qu'ils soient structurels ou fonctionnels. Dans un essai récent, le sociologue suisse Vincent Kaufmann inventait la « motilité », la mobilité socio-psycho-économico-spatiale. **Cette motilité au sens large, cette capacité à s'adapter à un nouvel environnement ou à un contexte en évolution, cette motilité est indispensable pour construire la mobilité durable.**

---

## Sommaire

Résumé	4
Introduction	8
<b>Le vieillissement, un phénomène social</b>	11
<b>Le vieillissement, et après ?</b>	14
Evolution démographique	14
L'âge, un critère obsolète ?	17
Conséquences du vieillissement : système des retraites, activité des seniors, place dans la société	18
<b>Systèmes de soins</b>	23
Contraintes budgétaires croissantes	23
Déserts médicaux	24
Dépendance : les départements en première ligne	25
<b>Revenus : des disparités croissantes</b>	27
<b>Des seniors dans le mouvement</b>	29
<b>Des représentations sociales en mutation</b>	29
<b>Parcours résidentiel et développement territorial</b>	33
<b>Des consommateurs avertis</b>	37
<b>Mobilité quotidienne</b>	39
<b>Choix modaux</b>	45
Conduire... encore et toujours	45
La marche, au quotidien	48
Transports publics : changer de logiciel	50
<b>Marketing et communication</b>	52
Information et outils multimédia	53
Politique commerciale : le tarif, mais pas seulement	53
<b>Espace public : une course d'obstacles</b>	55
<b>De l'offre de transport au service de mobilité</b>	59
<b>Le transport accompagné</b>	61
<b>A la recherche d'un modèle économique</b>	64
<b>Les effets de la crise</b>	67
<b>Entrer dans l'économie carbone</b>	68
<b>Territoire, coproduction et numérique</b>	70
<b>Conclusion</b>	73
<b>Pour aller plus loin</b>	75

***Méthodologie.** Cette étude est le fruit d'un travail mené à partir de documentation diverse : rapports, études, ouvrages d'édition, colloques et séminaires. Elle intègre également une série d'entretiens téléphoniques ou en vis-à-vis menés avec des experts, opérateurs et acteurs liés au domaine du vieillissement. Les références figurent en fin de document.*



## Introduction

Le vieillissement de la population constitue une évolution majeure des sociétés contemporaines. Il résulte à la fois de l'allongement de l'espérance de vie (vieillesse par le haut) et de l'avancée en âge des générations du baby-boom. En France, du fait des progrès de la médecine et l'amélioration des conditions de vie, **l'espérance de vie est de 83,8 ans chez les femmes et 76,9 ans chez les hommes**. Elle devrait atteindre 89 et 83,8 ans en 2050. Parallèlement, même si le taux de fécondité en France (1,9) se maintient à un niveau relativement élevé par rapport à la moyenne européenne (1,6 pour EU27, selon Eurostat), la réduction du nombre des naissances intervenue au milieu des années 1970 affaiblit mathématiquement la proportion des jeunes.

La première grille de lecture du vieillissement est celle de la démographie : **l'Insee évalue à 22,3 millions le nombre de +60 ans en 2050** (scénario central) contre 14 millions en 2010 (respectivement 32% et 22,7% du total). A partir de là, il semble bien délicat d'établir des tendances générales pour une catégorie de population aussi large. D'ailleurs, le seuil de 60 ans peut-il être encore considéré comme le début de la vieillesse ? Les statisticiens ont coutume de différencier la classe d'âge des 60-64 ans, et certains fixent le seuil de la vieillesse à 75 ans, âge à partir duquel augmente

sensiblement la prévalence des maladies et handicaps.

**Le vieillissement est un phénomène à la fois continu et disparate.** Pour la plupart d'entre nous, passer le cap de la soixantaine, avoir 65 ou même 70 ans n'entraîne aucune modification dans les habitudes de vie. Les caps sont plutôt liés au départ des enfants du foyer, à la retraite, à la disparition du conjoint ou de personnes proches. L'âge en lui-même n'est pas déterminant : on peut se sentir usé à 35 ans et plein d'enthousiasme à 70. Les jeunes retraités d'aujourd'hui sont considérés comme une génération pivot. Ils gardent leurs petits-enfants régulièrement ou de manière occasionnelle ; et beaucoup d'entre eux veillent également sur leurs parents. Ils sont aussi de plus en plus engagés dans le secteur associatif... et la politique. Certes, **la mobilité des retraités régresse du fait de l'arrêt des trajets domicile-travail ; mais elle ne disparaît pas pour autant, et ses motifs se diversifient.**

S'interroger sur le vieillissement de la population française conduit en fait à se poser nombre de questions liées à l'organisation de l'ensemble de la société : pérennité du système de retraite, emploi des seniors, prise en charge du grand âge et de la dépendance, organisation des soins au sein des établissements spécialisés et en dehors. Au-delà des politiques vieillesse proprement dites, la question ouvre sur l'offre de services publics et leur organisation.

Il est également nécessaire de

considérer nos modes de vie. On n'est pas vieux aujourd'hui comme on l'était il y a 30 ans, ni comme on le sera dans 30 ans. Nos choix résidentiels, nos destinations de

vacances ou nos habitudes de consommation ont changé. La crise économique et sociale que nous traversons, les défis environnementaux vont encore les faire évoluer.

## éclairage

### Vieillesse, retraites et santé

*Hervé Le Bras, démographe, Ecole des hautes études en sciences sociales*

Le traitement des questions liées à la vieillesse souffre d'une erreur fondamentale en France : la confusion entre le problème des retraites et la santé.

Côté retraites, on ne peut plus passer à côté de la question. Il va falloir modifier le système, pour des raisons économiques évidentes. Entre 1806 et 1946, l'espérance de vie à 65 ans était restée stable, aux alentours de 10 ans. C'est sur ces bases qu'a été bâti notre système de retraites. Aujourd'hui, l'espérance de vie à 65 ans atteint 18 ans. De plus, le taux d'activité féminine est passé de 50% après la guerre à 80% aujourd'hui. Et les femmes continuent à vivre plus longtemps que les hommes...

Aujourd'hui, la France se caractérise par une entrée très tardive dans la vie active (21 ans en moyenne), principalement du fait que la formation se concentre au début de la vie. Développer et renforcer la formation continue permettrait de commencer à travailler plus tôt, et surtout de rester « dans la course ». On voit trop de quinquagénaires vieillir du point de vue des compétences professionnelles, faute d'avoir bénéficié d'une formation continue réellement efficace. Cela contribuerait sans doute à résoudre la question de l'âge de départ en retraite, qui s'établit en France à 58 ans, et faire en sorte que les gens puissent réellement partir plus tard, puisqu'ils prennent leur retraite à 63 ans en moyenne.

En matière de santé, en revanche, le vieillissement n'aura pas les conséquences terribles que certains prévoient. D'abord, parce que l'espérance de vie sans incapacité augmente à un rythme légèrement plus soutenu que l'espérance de vie tout court. On vit donc de plus en plus vieux mais aussi de moins en moins malades. L'augmentation des dépenses de santé est davantage due à l'amélioration des conditions de vie et à la démocratisation des soins. On s'occupe beaucoup mieux des personnes âgées qu'avant, du fait d'une prise de conscience croissante des besoins spécifiques de cette catégorie de population. De plus, certains traitements comme l'angioplastie ont permis de réduire considérablement le nombre de décès dus à des maladies cardio-vasculaires. Cela a un coût, tout comme l'augmentation des affections longue durée (ALD), remboursées à 100% par l'assurance-maladie et très liées à l'âge. Mais la finalité de tout cela est l'amélioration de l'état de santé général de la population. Cela a aussi des conséquences positives sur l'économie, à commencer par le secteur médical et para-médical. Mais les personnes âgées qui restent plus longtemps en bonne santé sont également des consommateurs de biens et de services.



© 123 RF

*Le vieillissement est d'abord la conséquence du baby-boom d'après-guerre. En 2030, les plus de 60 ans représenteront 30% de la population française.*

# Le vieillissement, un phénomène social



Ce chapitre a pour objet de dresser un état des lieux : projections démographiques, évolutions sociales, répercussions possibles et probables du vieillissement de la population. Il s'agit avant tout de considérer la situation actuelle et ses conséquences globales. A l'heure où nous traversons une crise multiforme, systémique et sociétale, il serait vain de s'interroger sur les effets du vieillissement en terme de mobilité sans tenter de poser au moins un certain nombre de questions sur ce que sera notre futur. A quoi bon chercher à répondre aux besoins de déplacements d'une catégorie de la population si l'on ignore son mode de vie, ses motivations sociales, la nature de ses interactions avec le reste du système socio-économique dans lequel elle évolue ? **De la même manière que les déplacements des actifs ne se résument pas au classique domicile-travail, ceux des aînés ne sont pas limités au domicile-hôpital.** Ce qui n'est pas vrai aujourd'hui le sera encore moins demain.

En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, le retraité-type ne passe pas ses journées à cultiver son potager ou à préparer des gâteaux pour ses petits-enfants. Nombreux sont ceux et celles qui voyagent, se cultivent, commencent une nouvelle activité ou s'engagent au sein d'une association, d'un parti politique...

**Comme le reste de la société, les aînés devront faire face aux défis environnementaux, et devront sans doute opérer de nouveaux arbi-**

**trages entre mobilité et choix résidentiel.** Comme tout le monde, ils devront apprivoiser les nouveaux équilibres du monde de demain. Pour certains analystes, le vieillissement est synonyme de clivage au sein de la population. Les seniors seraient conservateurs, repliés sur eux-mêmes et prêts à sacrifier le bien-être des générations futures pour garder leurs avantages et maintenir leur confort. Des arguments qui alimentent des débats très microcosmiques sur le verrouillage du pouvoir par la génération 68... Pourtant, les réflexions ne manquent pas non plus pour appuyer la thèse opposée. Les modes de vie et les mentalités ne cessent d'évoluer. Et le mouvement s'accélère. Les interrogations de ce début de millénaire reprennent des thèmes anciens, et réussissent parfois la synthèse entre courants contestataires et valeurs traditionnelles : la sensibilité à l'environnement prend la forme du retour à un mode de vie plus simple, avec la recherche des astuces de grands-mères pour entretenir la maison ou recycler certains objets, l'aspiration à une forme de société plus solidaire, plus équitable, le retour à l'enracinement local... Le discours écologique ne touche pas seulement les jeunes urbains. Après les familles de cadres, les consommateurs de bio sont très largement des retraités. La participation des jeunes retraités à des associations d'entraide, aussi bien dans l'aide aux devoirs que dans le conseil à la création d'entreprise, l'alphabétisation ou l'assistance aux plus dému-

nis démontre une volonté d'agir concrètement pour leurs semblables.

**Ce premier chapitre va poser les déterminants du futur.** Si le volet démographique est le plus développé, les trois autres points consti-

tuent autant d'éléments fondamentaux à prendre en compte pour apprécier la situation : système de soin, prise en charge de la dépendance et niveau de vie des personnes âgées conditionnent la réflexion.

## ..... éclairage

### Eviter la ségrégation

*Extrait de la conclusion du rapport Laroque (1962), qui rend compte des travaux de la « Commission d'étude des problèmes de la vieillesse ». Ce rapport a abouti notamment à la création du minimum vieillesse. Pierre Laroque fut l'un des fondateurs de la Sécurité sociale, après la guerre.*

**L'essentiel est sans doute d'assurer l'adaptation la meilleure possible des personnes âgées à la société française de demain et d'adapter aussi cette société à la présence et aux caractères physiques et psychiques d'une masse croissante de personnes âgées.**

**La commission à cet égard condamne de la manière la plus formelle toute solution qui conduirait de quelque manière que ce soit à une ségrégation des personnes âgées. Sans doute ne peut-il être question d'empêcher celles d'entre elles qui le désirent de se retirer du monde. Mais la commission estime que dans l'intérêt de l'économie et de la société du pays, comme dans l'intérêt de l'équilibre physique et psychique des personnes âgées, tous les efforts doivent tendre à maintenir celles-ci dans leur milieu, dans leur milieu économique comme dans leur milieu social.**

**Le maintien, dans la société traditionnelle d'autrefois, se trouvait assuré de lui-même à travers le groupe familial, où chacun voyait sa place définie en fonction de son âge et de ces aptitudes, et où une évolution progressive et constante assurait l'adaptation constante des rapports entre les individus comme des activités exercées. La famille moderne n'étant plus en mesure, dans la généralité des cas, de remplir cette fonction, et la cohabitation des personnes âgées avec des éléments plus jeunes étant d'ailleurs rarement souhaitable, il faut que le résultat cherché soit obtenu par d'autres méthodes mettant en œuvre les structures économiques comme l'organisation des rapports humains dans la société moderne.**

*(Introduction et conclusion du rapport consultables sur [www.infodoc.inserm.fr](http://www.infodoc.inserm.fr))*

## Le vieillissement, et après ?

La population française vieillit. Un phénomène qui s'explique par l'allongement de l'espérance de vie d'une part, et par l'avancée en âge des générations du baby-boom d'autre part, qui augmentent la part relative des +60 ans dans la population totale.

### Evolution démographique

Par le haut: augmentation de la durée de vie + classes nombreuses du baby-boom.

- 22,3 millions de +60 ans en 2050 (scénario central de l'Insee) contre 14 millions en 2010 (respectivement 32% et 22,7% du total).

- Augmentation très soutenue de la proportion des +60 ans jusqu'en 2035

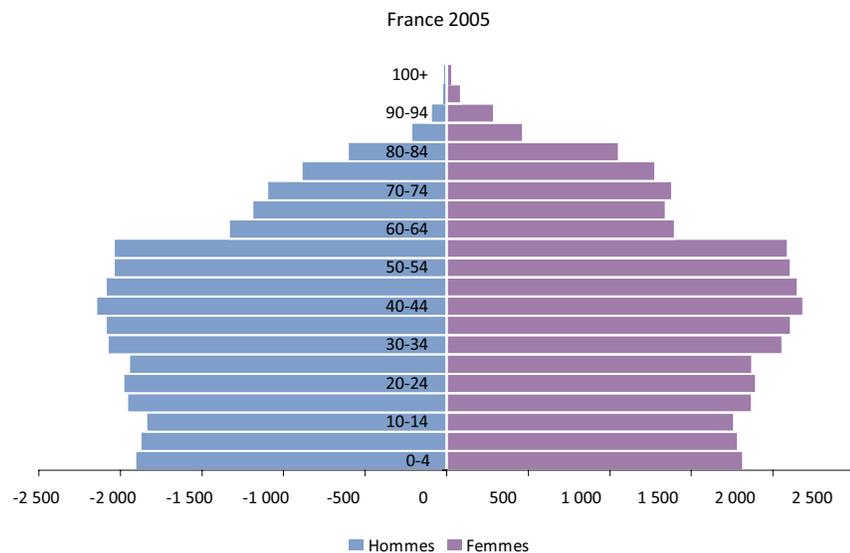
(dernière année du baby-boom 1975, début de forte mortalité pour les 1945).

- **En 2030, les +60 ans seraient 19,7 millions (près de 30% de la population totale).**

Par le bas: baisse relative des -20 ans

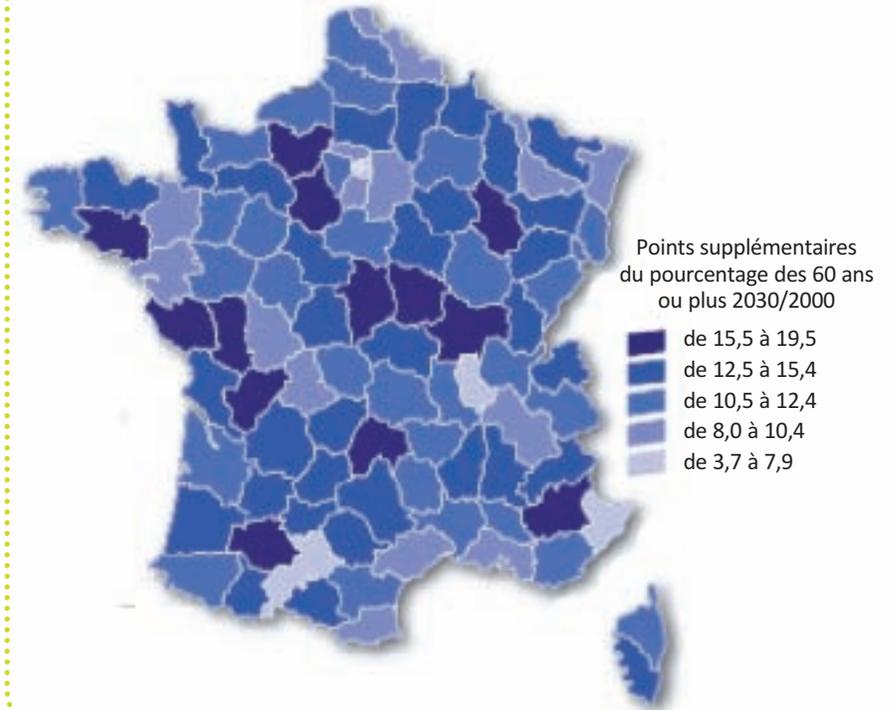
- Les moins de 20 ans passent de 15,1 millions en 2005 à 15,3 millions en 2050 mais la population totale croît de 60 à 70 millions de personnes.

Pyramide des âges de la France métropolitaine en 2005



Source : INSEE

Projection 2000-2030 de l'évolution de la proportion des 60 ans et plus selon les départements



Source : Population et avenir, n° 674bis, INSEE

### Fortes disparités régionales

Selon l'Insee, l'âge moyen passera de 39 ans en 2005 à 42,6 ans en 2030. Une situation très contrastée selon les différentes régions françaises: de 46,5 ans en Limousin à 39,2 en Ile-de-France. **La part des +60 ans irait de 36% en Limousin à 22,5% en Ile-de-France.** L'effet du vieillissement naturel de la population est renforcé par les migrations dans certaines régions, qui perdraient leurs jeunes, tandis que les régions les plus attractives continueraient de voir affluer à la fois actifs

et retraités (Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Paca, Rhône-Alpes et Pays de la Loire).

### Europe: la France dans la moyenne

Selon Eurostat, la population européenne (27) va passer de 495 à 520 millions d'individus d'ici 2035, pour décliner ensuite à 505 millions en 2060. A cette date, l'âge moyen sera de 47,9 ans (contre 40,4 ans en 2008); et la part des +65 ans atteindra 30% de la population totale. Cette proportion devrait s'établir à 23,5% en 2030, avec des pointes à plus de 27% et 26% pour

l'Allemagne et l'Italie, à l'opposé des 16 ou 18% attendus pour l'Irlande ou Chypre. La population française compterait alors 68 millions d'habitants.

### Un phénomène mondial

Plus largement, le vieillissement de la population est un phénomène mondial. Selon l'ONU, dans les pays développés, le nombre de personnes de plus de 60 ans devrait presque doubler, de 245 millions en 2005 à 406 millions en 2050, et celui des moins de 60 devrait se réduire (de 971 millions en 2005 à 839 millions en 2050). Ces chiffres reposent sur l'hypothèse que les taux de fertilité continueront à décliner dans les pays en développement, affirme le rapport. Dans les pays les moins développés, le rapport prévoit que la fertilité devrait descendre de 2,75 enfants par femme de 2005-2010 à 2,05 en 2045-2050. Dans le groupe des pays les moins avancés, cette réduction sera encore plus abrupte, de 4,63 enfants à 2,50 enfants. En matière d'espérance de vie, l'écart avec les pays moins développés reste très important. **Si la moyenne atteint 75 ans en Europe et dans les Amériques, elle ne dépasse pas 51 ans pour l'Afrique.** Un Japonais sur cinq aura plus de 75 ans en 2025. C'est d'ailleurs le Japon qui détient le record du monde en matière d'espérance de vie féminine (85,8 ans); mais le nombre de centenaires pour 1 000 habitants est plus élevé en France métropolitaine (1 pour 3 000 contre 1 pour 3 500). En Chine, le

nombre de seniors va passer de 150 à 275 millions d'ici une génération.

### Jusqu'à quand ?

La longévité continue de progresser plus ou moins vite selon les pays. **L'homme pourrait vivre jusqu'à 130 ou 140 ans...** Certains chercheurs ont récemment réussi à «rajeunir» des cellules humaines, ouvrant la voie à l'inversion du processus! Les nanotechnologies et les biotech devraient permettre d'autres progrès, voire d'améliorer les capacités humaines, ouvrant la voie à l'«homme augmenté». On l'imagine – ou on l'espère, du moins – nos sociétés ne feront pas l'économie d'un débat éthique avant de s'engager dans ces directions.

Toutefois, rien n'indique que ces progrès, s'ils se réalisent effectivement, profitent à tous. Les défis posés par la sécurité alimentaire, la maîtrise de l'eau potable, de l'énergie ou des matières premières font peser de lourdes incertitudes sur l'avenir de l'humanité. La survenue d'une crise sanitaire de grande ampleur semble également de plus en plus probable. Même si l'épidémie de grippe A n'a pas été la catastrophe annoncée, certains experts chiffraient à 25 000 le nombre de décès en France. Et ce n'est pas parce que le virus H1N1 s'est révélé moins dangereux que prévu que tout danger est écarté, **l'hypothèse d'une nouvelle épidémie n'est pas à écarter.** Il suffit de se rappeler que la grippe espagnole avait fait 30 à 50 millions de victimes en Europe en 1918. Certains observateurs

relèvent également que l'homme n'a jamais été autant exposé aux polluants et toxiques de toutes natures, ce qui ne manquera pas d'avoir des conséquences sur la santé. Seuls 10% des produits chimiques nouveaux sont testés pour leur innocuité. Les analyses de sang ou d'urine faites sur un individu lambda révéleraient la présence de polluants ou de métaux lourds, avec des quantités souvent supérieures aux seuils fixés par l'OMS (démonstration faite en 2004 par le WWF).

### L'âge, un critère obsolète ?

L'allongement de la durée de la vie s'est accompagné d'une amélioration générale de l'état de santé. L'âge où surviennent les incapacités recule, la médecine progresse, la prévention se généralise, même si le vieillissement s'accompagne de pathologies spécifiques. Grâce à la science, après l'homme réparé, on s'apprête à connaître l'homme transformé (prothèses intelligentes, capteurs...), et pourquoi pas demain l'homme augmenté (pas seulement pour le meilleur). D'ores et déjà, acides aminés et antioxydants sont utilisés comme suppléments alimentaires pour redonner du tonus aux personnes âgées ou fatiguées.

La modification de la structure des emplois, le progrès technologique et les acquis sociaux ont également profondément modifié les conditions de travail, même si l'écart d'espé-

rance de vie entre ouvriers et cadres subsiste.

Avec l'augmentation du niveau scolaire général, l'entrée dans la vie active se fait de plus en plus tard. L'âge du mariage, ou de la décohabitation avec les parents, ainsi que de la maternité (30 ans) reculent.

Si certains dénoncent la dictature du jeunisme, force est de constater que **l'âge n'est plus l'unique déterminant dans le mode de vie.** On peut refaire sa vie à 70 ans, commencer le roller à 50. Toutefois, et c'est particulièrement vrai dans le cas de la France, les plus de 55 ans restent largement exclus du monde du travail: leur taux d'emploi atteint 37,6% en France, contre 42,5% en moyenne européenne.

La courbe ci-après illustre l'accroissement de l'espérance de vie sans incapacité. Graphique extrait du livre «*Les quatre mystères de la population française*», du démographe Hervé Le Bras (Odile Jacob, 2007).

**On peut s'interroger sur la pertinence du seuil de 60 ans,** généralement fixé en France pour marquer l'entrée dans la vieillesse. Il est bien entendu lié à l'âge légal de la retraite, qui devrait vraisemblablement évoluer dans les années à venir. En 2050, sachant que la durée de vie en bonne santé s'accroît elle aussi, et que dans un contexte de vieillissement de la population, les gens devront travailler plus longtemps avant de faire valoir leurs droits à la retraite, voire cumuler retraite et activité afin de garantir leur revenu.

### Evolution de la proportion des personnes ayant moins de cinq ans à vivre selon la mortalité de l'époque de 1901 à 2004



La courbe ci-dessus illustre l'accroissement de l'espérance de vie sans incapacité. Extrait du livre « Les quatre mystères de la population française », du démographe H. Le Bras (Odile Jacob, 2007).

L'Insee distingue déjà les catégories 60-64 ans des plus de 65 ans. Et le seuil de 65 ans est retenu par Eurostat. Il va de soi que l'ampleur du vieillissement n'est plus la même selon que l'on considère la part des plus de 60 ans ou celle des plus de 65 ans. En 2030, les plus de 65 ans représenteraient 23 % de la population (contre 16,7% en 2010). Les plus de 75 ans 12% (contre 8,8% en 2010).

## Conséquences du vieillissement

L'un des effets majeur du vieillissement sera de modifier l'équilibre entre

actifs et inactifs. En France, **la proportion de personnes âgées (65 et +) par rapport aux actifs passerait de 25% en 2010 à 39% en 2030** (Eurostat). Ce chiffre constitue un indicateur en matière d'équilibre du régime des retraites, mais aussi à l'égard du système de soins, puisque la prévalence des pathologies augmente avec l'âge. Ajoutons à cela la prise en charge de la dépendance. (Ces points seront développés plus loin).

### Révision du système de retraites

D'une manière générale, le vieillissement et l'accroissement de la longévité nous conduiront à reconsidérer les sys-

tèmes de pensions basés sur la répartition. Quand, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Bismarck a mis en place le premier système de retraite européen, l'espérance de vie moyenne n'atteignait pas 50 ans. Dans les années 1930, en France, elle était encore inférieure à 60 ans pour atteindre 80 ans en 2000. En 1944, le programme du Conseil national de résistance prévoyait de créer « une retraite permettant aux vieux travailleurs de finir dignement leurs jours ». La durée de cette retraite serait brève, et considérée comme un repos bien mérité, un sas avant le repos éternel. Aujourd'hui, un jeune retraité de 60 ans peut compter vivre encore 25 ou 30 ans, dont 15 bonnes années sans ennui de santé majeur. Pour la plupart (et ils sont de plus en plus nombreux dans ce cas), la vie active n'a pas été un engagement physique important. Le corps n'est pas usé, l'esprit reste en éveil. On vit vieux sans être un vieillard. Depuis 1959 et l'allongement de 14 à 16 ans de la scolarité obligatoire, l'entrée dans la vie active n'a cessé de reculer, pour survenir aujourd'hui vers 22 ans contre 18 ans en 1970. Sur une vie, le temps passé au travail s'est considérablement réduit.

**Selon l'OCDE, en 1960, un homme passait 50 ans au travail pour une durée de vie moyenne de 68 ans ; en 1995, on était passé à 38 ans de vie active pour 76 ans d'existence.**

Déjà, entre 1982 et 1999, quand le nombre d'actifs occupés augmentait en France de 1,5 millions, le nombre de retraités augmentait de 3,2 millions ! Et le papy-boom n'avait pas encore

débuté. Dès 1990, le rapport Charpin préconisait un allongement de la durée des cotisations et une réduction du montant des pensions. Les discussions sur le sujet vont reprendre à la rentrée, et il est certain que les générations à venir partiront à la retraite de plus en plus tard, et connaîtront des taux de remplacement moins satisfaisants que par le passé.

L'âge de la retraite a reculé dans tous les pays : 65 ans en Grande-Bretagne, Italie ou Espagne ; 67 ans en Allemagne ; en Suède, la cessation d'activité peut intervenir entre 61 et 70 ans ; en Finlande, les salariés qui souhaitent travailler jusqu'à 68 ans bénéficient d'une surcote.

### Développement des l'activité des seniors

Au-delà des positions parfois caricaturales adoptées par les partenaires sociaux, cette question pourrait ouvrir d'autres débats – ou plutôt les rouvrir – notamment celui de la place des personnes âgées dans notre société.

L'opinion a la mémoire courte, et l'on a tendance à croire que le vieillissement est un phénomène nouveau. Pourtant, **il y a 50 ans, la France se penchait déjà sur « les problèmes de la vieillesse » dans des termes très voisins à ceux d'aujourd'hui.** Au début des années 1960, le rapport Laroque préconisait ainsi de mieux intégrer les personnes âgées à l'ensemble de la société. Déjà, les maisons de retraite à l'écart de toutes commodités y étaient considérées

comme ségréguatives et réservées aux cas d'extrême dépendance. A l'inverse, « l'accent doit être mis, par priorité, sur la nécessité d'intégrer les personnes âgées dans la société, tout en leur fournissant les moyens de continuer, le plus longtemps possible, à mener une vie indépendante par la construction de logements adaptés, par la généralisation de l'aide ménagère à domicile, par la création des services sociaux de

toute nature qui leur sont nécessaires, par l'organisation de leur occupation et de leur loisirs ». Le rapport pointait également « la charge de plus en plus lourde » que fait peser l'entretien des personnes âgées sur la population active, et affirme que « **la participation à l'activité des personnes âgées est non seulement possible mais rentable.** »

Dans un contexte où le labeur usait l'homme, il pouvait paraître naturel

## ..... éclairage

### A la recherche d'un complément de revenu

Valérie Gruau, fondatrice du site [Seniorsavotreservice.com](http://Seniorsavotreservice.com)

« Je suis partie du constat suivant : d'une part, les seniors se trouvent trop souvent exclus du monde du travail ; d'autre part, les services à la personne peinent à recruter. »

A partir de là, il ne restait qu'à trouver le moyen que les deux mondes se rencontrent. C'est ce qu'a fait Valérie Gruau en créant son site internet de mise en relation sur cette niche spécifique, [seniorsavotreservice.com](http://seniorsavotreservice.com). Les offreurs de services ont tous plus de 50 ans. Le site a d'abord été testé fin 2008, avant un lancement effectif début 2009. Après cinq mois d'existence, il totalise 4000 inscrits. Valérie Gruau souhaitait se lancer dans une activité « socialement utile ». Favoriser le travail des seniors en est une.

Les employeurs, dans la grande majorité des particuliers, apprécient les seniors pour plusieurs raisons : motivation, expérience professionnelle et « vécue », adaptation, flexibilité, disponibilité, sérieux, confiance. La plupart des inscrits recherchent un complément de revenus et s'accommodent fort bien du temps partiel imposé par l'activité de services à la personne. Beaucoup d'inscrits ont encore des crédits immobiliers à payer, voire des enfants à charge...

La moitié des inscrits sont des hommes, et 40% d'entre eux résident en Ile-de-France. Cette implantation géographique peut s'expliquer par le fait que Valérie Gruau réside elle-même dans cette région, où elle mène principalement ses actions de communication. Les autres régions représentées sont, dans l'ordre, PACA, Rhône-Alpes, l'Aquitaine et le Nord. Ces statistiques peuvent bien entendu évoluer rapidement en fonction de la montée en puissance du site.

En ce qui concerne l'aide aux personnes âgées, le recours à une main d'œuvre de plus de 50 ans est un gage de proximité générationnelle, et donc culturelle. Valérie Gruau s'en est aperçue grâce à l'assistance informatique : « Les gens âgés préfèrent être épaulés par des plus de 50 ans. Ils se sentent plus proches, ils parlent le même langage. »

de laisser aux aînés un répit en fin de vie. A présent, la tertiarisation de l'économie a conduit à déconnecter capacités de travail et force physique. **A partir du moment où l'on privilégie des compétences immatérielles, le critère de l'âge perd largement de sa pertinence** pour mesurer l'employabilité des personnes. Et les (mauvaises) raisons invoquées pour justifier le rejet des seniors du monde du travail (perte de performances, inadaptation aux nouveaux process) servent trop souvent de faux-nez à la maîtrise des coûts salariaux (à poste égal, un salaire de junior est moins important).

Aujourd'hui, bien que l'âge de la retraite soit fixé à 65 ans, l'âge moyen de cessation d'activité est de 57 ans. En France, **le taux d'emploi des seniors est l'un des plus faibles d'Europe : 37,8%** contre 42,5% en moyenne. Le tutorat des jeunes en alternance par des seniors figure au nombre des pistes évoquées pour améliorer les choses. Une partie de leur salaire serait pris en charge par les fonds de la formation professionnelle. Mais le **contexte de crise actuel risque d'accentuer encore les phénomènes d'exclusion**. Jeunes, seniors et femmes font partie des plus exposés en cas de suppressions de postes. Conscients de leurs faibles chances de retrouver un emploi, **de plus en plus de seniors (+50 ans exclus du travail ou jeunes retraités) créent leur propre activité, se tournent vers le secteur des services à la personne ou de l'éco-**

**nomie sociale et solidaire.** Les salons spécialisés « Emploi senior » se multiplient partout en France : la première édition de Recrut'senior s'est tenue au Cnit à La Défense, les 23 et 24 juin 2009.

### Quelle place dans la société ?

Il est courant de distinguer, dans un groupe social, les personnes âgées des adultes. Est-ce à dire qu'après 60 ans, on n'est plus un adulte ? Alors que le marché des seniors se développe (« Notre temps » est le magazine le plus lu en France, une voiture neuve sur deux est achetée par une personne âgée de plus de 50 ans), les vieux restent désespérément absents du paysage social. Leur fonction de consommateur les rattache au système, mais cela ne suffit pas pour les y réintégrer totalement. Comme en témoignent les messages publicitaires placardés sur les murs de nos villes et à l'arrière de nos bus, les annonceurs considèrent que l'environnement urbain est le territoire des jeunes actifs. Apparemment, ils ne sont pas les seuls. **L'espace public semble réservé aux usagers les plus performants.** Tout y est rapide, efficace. Il faut savoir où l'on va et ce que l'on veut.

Le retraité, considéré comme un oisif, y perd sa légitimité, son droit de cité. Sa place serait dans les interstices. S'il circule aux heures de bureau ou fréquente la supérette le samedi après-midi, il s'expose à la

## ..... éclairage Maisons autogérées et petites unités de vie

Refusant l'idée de finir leurs jours dans une maison de vieux, mais désireuses de ne pas être à la charge de leurs enfants, Thérèse Clerc et quelques amies ont imaginé, il y a une dizaine d'années, de mettre en place leur propre foyer pour personnes âgées. Un lieu atypique, baptisé Maison des Babayagas, modèle innovant de vie(illir) en communauté. Il s'agit d'une maison autogérée, citoyenne, solidaire et écologique et qui sera située au cœur de la ville de Montreuil, en petite couronne parisienne. Les 20 membres de la Maison des Babayagas comptent sur la culture plus que sur les soins médicaux pour rester en bonne santé. Ainsi la Maison des Babayagas intégrera une UNiversité du SAvoir des VIEux (UniSaVie) dont l'objectif est de collecter des connaissances sur la tranche d'âge 80-100 ans pour apprendre à bien vieillir car, selon le mot de Thérèse Clerc, « Vieillir vieux c'est bien, mais vieillir bien c'est mieux ! »

En zones rurales, la mutualité sociale agricole a mis en place il y a 20 ans des petites unités de vie, les Maisons d'accueil rurales pour personnes âgées (MARPA). L'essentiel des petites unités de vie se trouve dans les régions rurales, la France compte actuellement 1 200 structures de ce type. Un audit externe réalisé en 2005 par un cabinet indépendant montre que les résidents des MARPA vivent plus longtemps (durée moyenne de séjour élevée par rapport à d'autres structures d'accueil) et que le projet de vie proposé aux résidents par les MARPA a un impact positif sur leur santé (physique, psychique et sociale).

réprobation des actifs qui, eux, n'ont « pas le choix ». Dès l'instant qu'il a cessé de produire de la richesse par son travail, le voici déqualifié. La place du vieux serait chez lui, dans son jardin ou devant la télé...

Mais les choses changent, comme l'explique le sociologue Dominique Argoud dans un article publié par la revue Territoires (mai 2009) : « Jusqu'à présent, la vieillesse était vécue sur un mode fataliste et faisait l'objet d'un effet repoussoir, laissant un espace de réflexion largement occupé par les gérontologues. Aujourd'hui, de plus en plus de jeunes retraités sont dans une démarche d'anticipation par rapport à leur propre vieillissement. Ils

n'hésitent alors plus à s'impliquer dans les groupes de travail concernant l'avancée en âge et sont parfois promoteurs de réponses d'un genre nouveau, en particulier dans le domaine de l'habitat. »

Selon un sondage TNS Sofres de mai 2009, seuls 43% des plus de 65 ans ont une bonne image des maisons de retraite. Les établissements spécialisés évoluent pour donner davantage de liberté à leurs pensionnaires. Mais le mouvement reste lent et progressif, et les moyens financiers ne sont pas forcément au rendez-vous, ce qui affecte les recrutements. On voit aussi apparaître de nouvelles formules, qui permettent aux gens de continuer à vivre à leur

domicile : hébergement d'un étudiant en échange de quelques heures d'aide par semaine, colocation entre seniors, logements sociaux intergénérationnels...

De nombreuses études ont montré les effets bénéfiques, en terme d'urbanité, de qualité des relations entre les individus, de la présence simultanée de plusieurs générations sur l'espace public (voir page 56). Plus

largement, à l'heure où des thèmes comme le développement durable, le vivre ensemble, la mixité sociale ou les relations de proximité mobilisent l'opinion, les relations intergénérationnelles ont toute leur place. C'est dans cette optique la Commission européenne envisage de faire de 2012 l'année européenne du vieillissement actif et des solidarités intergénérationnelles.

## Système de soins

« La France est, au monde, le pays où le nombre d'établissements de soins publics et privés rapporté à la population est le plus élevé : 1 pour 20 000 habitants contre en moyenne 1 pour 40 000 en Europe (1 pour 100 000 en Suède) », peut-on lire dans le rapport établi par le professeur Vallancien en 2006. Cette répartition des établissements, justifiée par la proximité géographique, pourrait même constituer un facteur de risque, notamment en matière d'activité chirurgicale. Cette densité hospitalière a aussi un coût.

## Des contraintes budgétaires croissantes

L'actualité est venue nous le rappeler : le déficit de la sécurité sociale se creuse, et la tendance s'accélère sous l'effet de la crise. Moins de cotisations, donc moins de ressources, pour des dépenses qui continuent de croître. Entre 2005 et 2009, le déficit de la branche vieillesse est passé de 2 milliards à 7,7 milliards d'euros. La crise aura notamment pour conséquence de précipiter à nouveau le FSV dans le rouge.

Dans ce contexte, l'heure est plus que jamais à la recherche d'économie. Le projet de loi Hôpital, santé et territoires a pour but de rationaliser l'offre locale. En matière gérontologique, la tendance est à la spécialisation des maisons de retraite dans l'accueil des cas lourds et des sujets atteints de la maladie d'Alzheimer. D'une manière générale, la priorité est donnée au maintien à domicile, aussi longtemps que possible. Une option qui ne se défend pas uniquement pour des raisons économiques, mais qui cor-

respond aux aspirations des principaux intéressés et de leurs familles. Pour autant, ce maintien à domicile doit s'effectuer dans les meilleures conditions, afin de ne pas tourner à l'assignation à résidence. Pour cela, la coordination entre soins hospitaliers, médecine de ville et secteur médico-social est primordiale. L'environnement des personnes âgées l'est tout autant : agencement de leur logement, commodités de leur quartier (commerces, promenades, lieux de rencontres, offre culturelle), possibilités de déplacements. Il n'est plus besoin de démontrer l'importance du moral pour la santé, et le goût de vivre passe par les relations sociales, les liens avec l'entourage, le fait d'être traité comme un individu à part entière.

Enfin, il est primordial de ne pas surévaluer la relation vieillesse-santé. L'enquête ménages déplacements menée en 2006 sur l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard a ainsi montré qu'à peine 6% des déplacements des plus de 60 ans ont pour motif des démarches d'ordre médical.

## Déserts médicaux

Selon le rapport 2006-2007 de l'Observatoire national de la démographie des professions de santé, les médecins généralistes libéraux sont inégalement répartis sur le territoire.

**La densité varie de 74 praticiens pour 100 000 habitants en Seine-Saint-Denis à 134 pour 100 000 habitants dans les Pyrénées-Orientales.** D'une manière générale, les médecins omnipraticiens sont plus nombreux dans le sud de la France. Les densités sont supérieures à 125 dans les Bouches-du-Rhône, les Alpes-Maritimes, l'Hérault, les Hautes-Alpes et les Pyrénées-Orientales. A contrario, les départements où les densités sont les plus faibles (moins de 80) se trouvent dans le centre de la France et l'Île-de-France. D'autre part, l'âge des médecins constitue un bon indicateur de la pérennité de l'offre médicale de premier recours. La prise en compte de la part des généralistes libéraux âgés de 55 ans et plus fait apparaître que certains départements situés en bonne position, en termes de densité

pourraient connaître une situation moins favorable à terme (exemples de l'Ariège, de la Creuse et de la Corrèze). Etant donné la durée des études de médecine, le relèvement du *numerus clausus* est une solution à moyen terme, qui ne saurait à elle seule remédier à l'attrait qu'exercent certaines régions sur les professions médicales.

Le retraité, considéré comme un oisif, y perd sa légitimité, son droit de cité. Sa place serait dans les interstices. S'il circule aux heures de bureau ou fréquente la supérette le samedi après-midi, il s'expose à la réprobation des actifs qui, eux, n'ont « pas le choix ». Dès l'instant qu'il a cessé de produire de la richesse par son travail, le voici déqualifié. La place du vieux serait chez lui, dans son jardin ou devant la télé...

Plus généralement, **les médecins, spécialistes ou non, rechignent de plus en plus à s'installer en milieu rural, tout comme les autres professionnels de santé.** Pour les infirmiers libéraux, les écarts de densité varient de 1 à 8; pour les kinésithérapeutes, l'amplitude est de 1 à 4. Certains territoires facilitent l'installation de professionnels de santé en fournissant ou aménageant des locaux, ou par le biais d'allègement de charges (taxe professionnelle). L'expérience des maisons de soins, qui regroupent plusieurs praticiens, rencontre aussi le succès.

La réforme de la carte hospitalière accroît encore le problème de l'accès aux soins, aussi longtemps que l'articulation entre médecine de ville et médecine hospitalière reste incomplète.

## Dépendance : les départements en première ligne

La dépendance résulte d'atteintes physiques, sensorielles et mentales liées à quatre types de facteurs : maladies, déficiences, incapacités, désavantages ou handicaps. Ces phénomènes deviennent de plus en plus fréquents après 75 ans, une limite qui reculera sans doute dans l'avenir. Pour autant, le nombre de personnes âgées dépendantes devrait croître. Dans quelle mesure ? La question semble difficile à trancher, tant les facteurs à prendre en compte sont nombreux et évolutifs. L'Insee situe le nombre de personnes âgées dépendantes en 2025 dans une fourchette comprise entre 800 000 et un gros million. **Les personnes âgées dépendantes sans conjoint ni enfant seraient au nombre de 160 000 en 2040, contre 130 000 aujourd'hui.**

Différents indicateurs permettent d'évaluer la dépendance (grille de Colvez, indicateur de Katz). En France, la grille AGGIR est la référence institutionnelle. Elle établit un classement en 6 groupes Iso-Ressources (GIR) en fonction du degré de dépendance. GIR 1 regroupe les personnes confinées au lit ou au fauteuil ayant perdu leur autonomie mentale, GIR 6 les personnes parfaitement valides. On estime à moins de 25% la proportion de personnes lourdement dépendantes (GIR 1 à 3) chez les +85 ans.

La tendance générale dans les pays développés est de privilégier le maintien à domicile par rapport à la

## Soldes par branche du régime général et du FSV

En milliards d'euros	2005	2006	2007	2008	2009 (p)
Malade	-8,0	-5,9	-4,6	-4,4	-9,4
Accidents du travail	-0,4	-0,1	-0,5	0,2	-0,3
Vieillesse	-1,9	-1,9	-4,6	-5,6	-7,7
Famille	-1,3	-0,9	0,2	-0,3	-2,6
<b>Total régime général</b>	<b>-11,6</b>	<b>-8,7</b>	<b>-9,5</b>	<b>-10,2</b>	<b>-20,1</b>
FSV	-2,0	-1,3	0,2	0,8	-2,1
<b>Total régime général + FSV</b>	<b>-13,6</b>	<b>-10,0</b>	<b>-9,3</b>	<b>-9,4</b>	<b>-22,2</b>

Source ministère de la Santé

prise en charge en maisons de retraite médicalisées ou en établissements gériatriques. Ceci pour des raisons de coût, et aussi (surtout ?) de bien-être des personnes. **En 1999 (dernier recensement), la part des +65 ans vivant en institution était de 5,5%.** Cette proportion monte à 10% à 85 ans, puis à 46% au-delà de 95 ans. Le basculement entre domicile et institution s'opère en fonction du degré de dépendance, la perte des facultés mentales étant un facteur décisif. **En 2005, environ 550 000 personnes vivaient à leur domicile en situation de dépendance.** 25% d'entre elles sont prises en charge par plus de 6 intervenants. Certains prestataires refusent de se déplacer pour des interventions inférieures à 2 heures, étant donné le coût du transport.

**Il existe une relation forte entre la prise en charge des transports et le développement de l'accueil de jour en établissement spécialisé.**

L'allocation personnalisée d'autonomie (APA), administrée par les départements, est destinée aux personnes âgées dépendantes. **20% des +75 ans, soit un peu plus de 1 million de personnes, percevaient l'APA en 2008,** pour une enveloppe globale de 6 milliards d'euros. 62% d'entre elles vivaient à leur domicile. L'APA peut être versée à une personne vivant à domicile ou en institution. Toute personne dépendante y a droit, le montant est variable en fonction des ressources et du degré de dépendance (la prise en compte du patrimoine est en

discussion). Le nombre de bénéficiaires devrait s'établir entre 1 165 000 et 1 307 000 en 2012. Le coût de la dépendance est estimé par certains experts (CAE) à 7 milliards d'euros en 2030, dont 6 à la charge des départements.

D'autre part, le montant de l'aide ne permettrait pas de couvrir de façon satisfaisante les besoins des plus dépendants. **Selon la Cour des comptes, une personne en GIR 1 (plus haut niveau de dépendance) vivant à son domicile perçoit une somme équivalant à moins de la moitié du montant nécessaire pour couvrir ses besoins d'aide à domicile.** Les variations importantes dans les tarifs proposés pour l'aide à domicile, et dans le niveau de prise en charge proposé par les départements posent également la question de l'égalité de traitement. En fin de compte, l'APA profiterait davantage aux moins dépendants et aux plus aisés des bénéficiaires.

L'idée de mettre en place des formules d'assurance-dépendance fait son chemin, mais son financement pose problème : c'est le 5<sup>e</sup> risque de la Sécurité sociale. Dans tous les cas, le recours à l'épargne privée sera nécessaire, au moins pour ceux qui en auront les moyens. **Certains préconisent de mobiliser le patrimoine des personnes dépendantes, sur le modèle du prêt viager hypothécaire.** Cette forme d'emprunt consiste à gager le bien immobilier pour obtenir un crédit. Les créanciers se paient ensuite au moment de la succession. Cette piste repose sur le fait qu'une majorité de retraités sont aujourd'hui

propriétaires de leur logement. Elle pose toutefois la question de la succession. Certes, cette solution permettrait, le cas échéant, de ne pas solliciter la famille proche pour prendre en charge un parent dépendant, mais l'héritage s'en trouverait diminué d'autant. De plus, le marché de l'immobilier évolue. Si l'on peut considérer qu'une certaine tension devrait perdurer dans les prochaines années (l'offre de logements étant inférieure

à la demande), des critères liés à l'évolution de la législation environnementale et aux contraintes économiques pourraient peser sur la valeur des biens. Les performances énergétiques, la situation géographique, la possibilité ou non d'accéder au réseau de transports collectif pourraient prendre de plus en plus d'importance dans les décennies à venir. Qu'en sera-t-il alors de la solvabilité des propriétaires de ces biens ?

## Revenus : des disparités croissantes

**La retraite moyenne s'élève à 1 100 euros. En 2003, le revenu des plus de 55 ans (18 100 euros annuels) était très légèrement supérieur (2,7%) au revenu moyen de l'ensemble de la population. En revanche, pour les plus de 65 ans, la comparaison était défavorable : 16 700 euros, inférieur de 7,8% au revenu moyen. Le niveau de vie des plus de 75 ans étant légèrement inférieur à celui des 65-74 ans**

Derrière ces chiffres, il convient de distinguer deux phénomènes : d'abord le fait que 37% des 55-64 ans sont encore actifs, alors que les pensions de retraites ne compensent que partiellement les revenus d'activité ; l'autre aspect est générationnel, avec la croissance de l'emploi féminin et l'augmentation du niveau de qualification, qui conduisent à l'amélioration progressive des revenus. Ce dernier point va compenser au moins en partie les accidents de carrière ou la moindre évolution des salaires dans

les années à venir. Cette compensation va s'opérer de manière globale, mais pas individuelle.

De ce fait, **les inégalités de niveau de vie au sein du groupe des retraités devraient s'accroître.** Le minimum vieillesse concernait 3,4% des retraités du régime général en 2008, soit 400 000 personnes, contre 6% en 1994. Selon la Fondation Abbé Pierre, 600 000 personnes âgées vivent avec une allocation de solidarité de 628 euros mensuels, ce qui les place sous le seuil de pauvreté (880 euros, 60%

## Niveau de vie des retraités en fonction de leur ancienne activité

Indice de niveau de vie 2004 (ensemble de la population = 100)	
Agriculture	65
Indépendant	91
Cadre	161
Profession intermédiaire	117
Employé	92
Ouvrier	80

Source INSEE personnes âgées - DGI services fiscaux

du revenu médian). En 2006, le revenu des 10% des retraités les plus modestes était inférieur à 10 660 euros par an, soit 888 euros mensuels. D'une manière générale, la période de rattrapage des revenus des retraités par rapport à ceux des actifs touche à sa fin, et la tendance s'inverse. La situation économique est d'autant plus difficile pour les personnes seules.

Tenir compte du patrimoine. L'évaluation du revenu doit tenir compte du patrimoine. 70% des ménages dont la personne de réfé-

rence a plus de 55 ans possèdent un patrimoine immobilier, contre 54% pour les moins de 55 ans. 72% des ménages dont la personne de référence a plus de 55 ans n'ont plus ni dépense de loyer ni de remboursement d'emprunt immobilier. La prise en compte de ces éléments fait passer la proportion de +55 ans vivant en dessous du seuil de pauvreté de 9,4 à 7,7%. Cette proportion passe de 10 à 9% pour les 55-64 ans, de 7 à 6% pour les 65-74 ans, et de 11,2 à 7,4% pour les plus de 75 ans !

>>> En 2006, le revenu des 10% des retraités les plus modestes était inférieur à 10 660 euros par an, soit 888 euros mensuels. D'une manière générale, la période de rattrapage des revenus des retraités par rapport à ceux des actifs touche à sa fin, et la tendance s'inverse. La situation économique est d'autant plus difficile pour les personnes seules.

# Des seniors dans le mouvement



Les premières générations du baby-boom ont accompagné les changements majeurs de notre société : consommation de masse, périurbanisation, motorisation, couples biactifs. Elevés durant les Trente glorieuses, ils ont connu la crise, les crises, la montée du chômage et la tertiarisation de l'activité. Dans les bureaux, ils ont vu apparaître les premiers ordinateurs et se sont mis à l'informatique. Aujourd'hui, ils sont familiers d'Internet et c'est parfois même sur leur téléphone mobile qu'ils écrivent des mails. *« Les I-pod, écrans plasma ou tables à induction sont détenus à plus de 55 % par les plus de 50 ans. Les 50-60 ans ont le plus fort taux d'équipement informatique, de connexion Internet, passent plus de*

*temps que tous les autres sur Internet (2h20 chaque jour) et sont surtout les premiers cyber-acheteurs de tous les marchés* », peut-on lire sur le blog de Benoît Goblot, directeur général de senioragency.

Dans notre monde où la mobilité et la techno-compatibilité constituent des valeurs de premier plan, les aînés n'ont aucune raison de retourner à leur potager ou à leur tricot (que beaucoup n'ont d'ailleurs jamais touché) une fois sortis du monde du travail. Qu'ils profitent de leur temps libre pour se consacrer à leur hobby, s'engagent dans la politique ou rejoignent le milieu associatif, le fait est qu'ils ne veulent pas (plus) se laisser dicter leurs choix par des considérations d'un autre âge !

>>> *Les 50-60 ans ont le plus fort taux d'équipement informatique, de connexion Internet, passent plus de temps que tous les autres sur Internet (2h20 chaque jour) et sont surtout les premiers cyber-acheteurs de tous les marchés*

## Des représentations sociales en mutation

**En 1992, Coline Serreau réalisait « La crise », comédie tendre et grinçante qui peignait les déboires d'un homme en perte d'emploi, de couple, et de repères. On y voyait notamment la mère du personnage principal partir en vacances avec son prof de gym en déclarant vouloir « vivre pour elle ». Bien que forcée et caricaturale, cette image d'une femme qui décide, une fois ses enfants devenus adultes, de mettre de côté son rôle de mère, dit beaucoup de choses sur la situation actuelle des seniors.**

Même s'ils ne basculent pas massivement dans un égoïsme forcené, ils aspirent en général à vivre pleinement leur retraite, et ce d'autant plus que cette période représente aujourd'hui ce que certains qualifient de « troisième vie », après le temps de l'enfance et de la formation, puis celui de la vie active et du foyer. Ils se sentent d'autant plus portés à réaliser leurs rêves que les soucis de santé apparaissent de plus en plus tard. L'âge moyen de la dépendance ne cesse de reculer. D'autre part, la longévité n'est plus une « surprise » ; **la vieillesse peut être anticipée**, avec ses côtés positifs (des projets) et moins réjouissants (maladies, dépendance). Paradoxalement, les seniors n'ont jamais été autant sollicités par la solidarité intergénérationnelle, à la fois **pour s'occuper de leurs petits-enfants et de leurs propres parents âgés. Les jeunes retraités forment une génération pivot** mais dans certains cas, la solidarité familiale peut devenir une contrainte forte.

De moins en moins prisonniers des représentations sociales, les retraités abandonnent les sentiers balisés. Les associations traditionnelles comme les Aînés ruraux, voient vieillir leurs effectifs et se questionnent sur la stratégie à adopter pour attirer les moins de 75 ans. Les formes classiques du bénévolat n'attirent plus, et les personnes âgées (comme les autres d'ailleurs) sont en quête de sens. C'est ce qu'elles viennent trouver en s'engageant dans des associations d'entraide ou dans la politique locale. **La pratique associative n'a plus comme principal objectif d'organiser leurs loisirs, mais doit leur permettre de prendre part au fonctionnement de la société.** De plus en plus diplômés, et de plus en plus nombreux à avoir travaillé dans le tertiaire, les jeunes retraités ont de nouvelles attentes. Alors que leurs parents ont travaillé d'abord pour constituer un patrimoine et le transmettre, les jeunes seniors sont

beaucoup plus investis dans la transmission des valeurs : selon une étude HSBC Assurance, 62% des seniors souhaitent transmettre leur savoir et leur conception de la vie plutôt que de l'argent.

Ils ont remis en cause la société de

leurs parents, changé les usages et bousculé les immobilismes. Aujourd'hui, le modèle est en crise et pourtant, même s'ils ont largement contribué à bâtir cette société, ils sont les premiers à incarner le changement.

## ..... éclairage

### Une vie en plus

Ce livre rassemble une série d'entretiens sur le thème de la longévité (« Une vie en plus, La longévité, pour quoi faire? », éditions du Seuil, 2005). Joël de Rosnay, Jean-Louis Servan-Schreiber et François de Closets répondent aux questions de Dominique Simonnet, journaliste et écrivain. L'ouvrage est construit en trois parties : le corps (les progrès de la santé avec Joël de Rosnay), l'esprit (profiter de cette « troisième vie », avec Jean-Louis Servan-Schreiber) et la société (François de Closets décortique l'enjeu des retraites).

Morceaux choisis :

*« Il y a des limites à tous ces développements. Imaginons un homme de 125 ans, refait de la tête aux pieds, avec des organes reconstitués, bardés de puces et de prothèses de toutes sortes... Viendra sans doute le jour où il en aura assez. Ses amis auront disparu, il aura tout vu, et il est probable qu'il voudra arrêter, tout débrancher : le téléphone, les prothèses, les puces, son propre corps. Il voudra redevenir lui-même, en somme. »*

(J. de Rosnay)

*« Il ne s'agit pas de rester jeune, prétention dérisoire, mais de rester vivant ! Le charme sur la durée ne vient plus de la souplesse de la peau ou de la force du muscle, mais de la vitalité. »*

(J.-L. Servan-Schreiber)

*« Ne voit-on pas souvent de jeunes adultes traiter leurs parents comme des prestataires de services gratuits ? Il est légitime que ces derniers rechignent et osent dire : "Non, merci !" La longévité en bonne forme s'accompagne de nouveaux droits. »*

(J.-L. Servan-Schreiber)

*« Tel est aujourd'hui le défi de la retraite : se construire une vie alors que rien n'est prévu. L'adolescent doit faire ses études, l'adulte doit travailler, le senior fait ce qu'il veut. "Consomme et tais-toi !" C'est tout ce que la société est capable de dire. » (F. de Closets)*

*« Cherchez les moins de 30 ans à l'Assemblée nationale. Là, ce sont les plus de 70 ans qui ont le pouvoir. C'est un paradoxe invraisemblable : nous vivons dans une gérontocratie jeuniste, plus nous méprisons les vieux, plus nous leur abandonnons le pouvoir ! »*

(F. de Closets)

## Parcours résidentiel et développement territorial

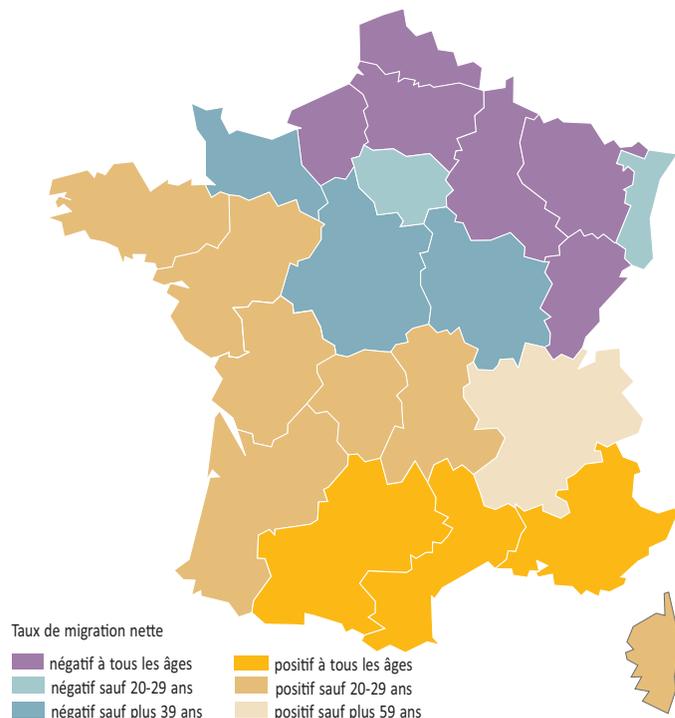
**72,4% des plus de 60 ans sont propriétaires de leur logement, qu'ils ont terminé de financer dans neuf cas sur dix. Mais qu'ils soient propriétaires ou non, de plus en plus de retraités choisissent de vieillir ailleurs. C'est l'un des thèmes que développe l'économiste Laurent Davezies dans son ouvrage « La République et ses territoires », pour démontrer l'importance de l'économie résidentielle dans le développement territorial.**

**Un quart des Parisiens arrivés à l'âge de la retraite quittent la capitale.** Il s'agit en fait du revers de l'effet d'attraction qu'exerce la région parisienne sur les actifs. A l'inverse, un certain nombre de régions attirent les retraités, qu'ils soient français ou européens. Britanniques, Néerlandais ou Danois affectionnent le Périgord, le Larzac ou les petits villages drômois. 1 provincial sur 8 part vivre ailleurs. Pour les plus aisés, le choix peut se porter sur la résidence secondaire, ou la multirésidence. Dans le cas des personnes d'origine étrangère, le montant de la retraite et les conditions qui assurent sa perception vont influencer le choix de s'établir ici ou là-bas, ou encore de faire la navette entre les deux pays. Pour beaucoup, le lieu de résidence des enfants et petits-enfants est un critère important. **La France compte plus de 963 000 retraités et préretraités immigrés** dont 431 000 femmes. 37 000 d'entre eux vivent en foyer, dont 20 000 Algériens. Beaucoup éprouvent des difficultés à faire valoir leurs droits. Le Haut conseil à l'immi-

gration a pu observer que ces populations souffrent en moyenne vingt ans plus tôt que les Français des pathologies liées au vieillissement, en raison souvent de profession pénibles et de modes de vie plus précaires.

L'héliotropisme pousse nombre de retraités vers les rivages de la Méditerranée et la côte ouest. **Dans les Pyrénées-Orientales, le Lot ou le Var, les pensions représentent 34% du revenu déclaré à l'administration fiscale, contre 23,5% en moyenne en France.** Ces retraites viennent rééquilibrer le revenu dans les régions où le PIB par habitant est le plus faible. La présence de retraités constitue également un apport non négligeable pour l'activité locale : c'est l'effet multiplicateur induit par le secteur domestique. Cette économie de la consommation, non délocalisable, contribue largement à la réduction des inégalités et à la lutte contre la pauvreté. Dans tous les cas, que les retraités soient installés de fraîche date ou non, leur influence sur l'économie locale est bien réelle.

### Typologie des régions selon le solde migratoire par âge entre 1999 et 2004



Source : INSEE

Les régions littorales sont attractives tandis que le Nord et l'Est perdent des habitants.

Une étude américaine réalisée par des chercheurs de l'université du Wisconsin montre que **l'arrivée d'un retraité engendre 0,2 à 0,7 emploi selon son niveau de revenu**. L'engagement des retraités dans le secteur associatif et le bénévolat génère lui aussi de la richesse, pour un montant que HSBC Assurance évalue à 7 milliards d'euros par an.

Que ce soit pour leur consommation courante, l'entretien de leur logement, leurs loisirs... les retraités génèrent de l'activité. Au grand âge, si la dépendance survient, la situation nécessite aussi de faire appel aux

professionnels du secteur médico-social et aux services à la personne. La phase II du **plan Borloo pour le développement des services à la personne évalue à 100 000 emplois par an** les besoins dans ce secteur (aide à domicile, aux jeunes enfants et aux personnes dépendantes).

Si le potentiel de revenu généré par les retraités peut créer de l'activité et de l'emploi (services), il peut aussi se retourner contre les autres catégories de population. Dans certaines communes, les centres-villes ou les quartiers résidentiels, prisés par les retraités aisés, deviennent inacces-

sibles pour les familles ou les jeunes actifs. La présence trop massive de population âgée dans certains quartiers peut aussi contrarier certains projets ou aménagements collectifs, afin de ne pas troubler la tranquillité des lieux. Sans aller jusqu'au scénario d'une concurrence des populations, il faut tenir compte de ce risque afin de prévenir l'éviction d'une partie de la population. Tout miser sur le grey power pour alimenter l'économie

résidentielle serait une erreur de stratégie, avec le risque de bloquer tout autre mode de développement.

La mobilité résidentielle ne concerne toutefois qu'une partie minoritaire des personnes âgées. En France, **les plus de 60 ans habitent leur logement en moyenne depuis 25 ans** (enquête Share). Les résultats à l'échelle européenne montrent que la mobilité des seniors est la plus forte en Suède, au Danemark et aux Pays-Bas. A l'inverse,

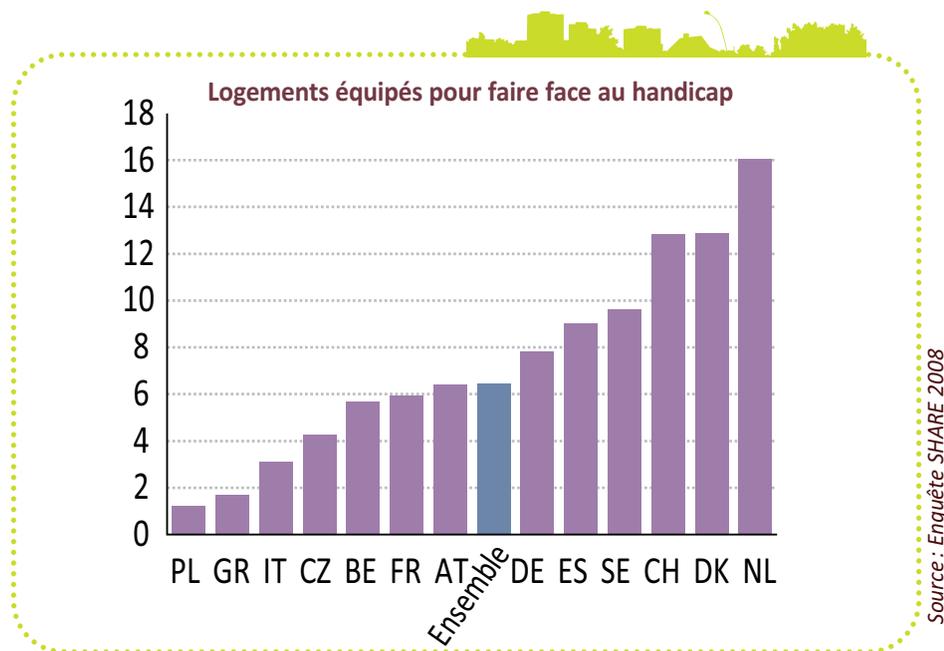
## ..... éclairage Les Villages d'Or, gated communities à la française

Gated communities désigne des quartiers dont l'accès est contrôlé et dans lequel l'espace public (rues, trottoirs, parcs, terrains de jeu...) est privatisé. Sur ce modèle, se sont développées aux Etats-Unis des villes réservées aux seniors, dont la plus célèbre est Suncity (Arizona). Créée en 1960, cette ville compte 40 000 habitants, dont la moyenne d'âge est de 75 ans.

Créé en 1995, le groupe Les Villages d'Or est à l'origine du développement, en France, de résidences services destinées à répondre aux attentes des seniors en leur proposant un lieu de vie privilégié alliant confort, sécurité, convivialité et ce, en totale indépendance au sein de leur résidence service senior. Les programmes sont réalisés grâce aux dispositifs de financement type Scellier.

Exemple avec la résidence d'Agde (Hérault)

L'accès à la résidence se fait par un code d'entrée qui ne change pas souvent pour que chacun soit sûr de s'en souvenir. Un service de gardiennage fonctionne la nuit et assure l'entretien des jardins et des parties communes. Dans la journée, c'est la gérante qui assure la sécurité. Chaque résident étant doté d'un biper avec bascule jour-nuit. La sécurisation semble efficace : en 8 ans, il n'y a eu aucun cambriolage. L'ensemble se présente comme un lotissement de 15 grosses maisons carrées abritant chacune 4 appartements d'un peu moins de 50 m<sup>2</sup>. Tous sont de plain pied et comportent 2 chambres, une salle d'eau (lavabo douche WC), une cuisine équipée (réfrigérateur + cuisinière électrique ; emplacements pour lave-vaisselle et lave-linge), 1 séjour. La résidence se trouve à deux pas du cinéma, tout près du centre-ville ; une situation très calme, dans un environnement arboré et fleuri. Juste à côté, un centre médical ainsi qu'un labo d'analyses. Tous les commerces sont accessibles à pied en 10 mn, et il est possible de se faire livrer. Il n'y a pas de garage, mais des parkings en suffisance. Le tarif de location varie autour de 660-680 € (+ 180-200 € de charges). Le village est occupé en quasi totalité, mais une partie des résidents n'y vivent pas toute l'année.



c'est en Pologne, Autriche et République tchèque que les personnes âgées sont les moins mobiles.

En général, les personnes âgées vieillissent donc dans, et avec, leur résidence principale (une maison pour environ 65% des Français de plus de 50 ans). Ce qui leur permet, dans certains cas, de conserver une vie de quartier (à condition que les commerces et services n'aient pas fermé leurs portes). Pour les toujours plus nombreux habitants des zones périurbaines ou des territoires «rurbanisés», c'est un autre problème. Leur autonomie est fortement déterminée par la possession d'une voiture... et la capacité à conduire (voir page 45).

La présence de population vieillissante doit être prise en compte dans les programmes d'urbanisme ou les schémas médico-sociaux mis en place par les collectivités. Cette

dimension reste largement sous-investie en France.

Selon une étude publiée par la Fédération nationale des agences d'urbanisme, «*les préconisations portent sur l'adaptation des logements au vieillissement des populations et de l'environnement urbain. Certains SCoT mettent l'accent sur l'adaptation de l'offre de soins aux personnes âgées pour répondre aux besoins croissants en services de soins et de maintien à domicile. Ces préconisations sont générales et restent sans doute bien insuffisantes.*» L'étude pointe, entre autres, le déficit d'évaluation. Selon la dernière enquête Share, **en France, 6% des logements sont adaptés aux personnes ayant au moins trois limitations motrices.** Cette proportion atteint 17% aux Pays-Bas, dépasse 12% au Danemark et en Suisse (voir graphique ci-dessus).

## Des consommateurs avertis

Les jeunes retraités d'aujourd'hui ont été les témoins et les acteurs du développement de la consommation de masse dans notre pays. Le premier Carrefour a ouvert ses portes en 1963 à Sainte-Geneviève-des-Bois, donnant le coup d'envoi au développement de vastes zones commerciales aux portes des villes. Un modèle servi par l'automobile, qui se démocratise et contribue à fonder une nouvelle forme d'organisation économique et spatiale, basée sur la division du travail et l'accès à la propriété.

La biactivité du couple et le développement du crédit ont ouvert également de nouveaux horizons aux consommateurs... avec les effets pervers des crédits revolving et du surendettement.

Une des idées reçues attachée au vieillissement de la population est qu'il entraînerait un tassement de la consommation. En effet, les ménages âgés n'ont plus besoin de s'équiper. Ils ont tous un salon, une cuisine équipée, une ou plusieurs cafetières et autres machines à expresso. Ils suivent moins la mode et ne renouvellent pas leur garde-robe aussi souvent que les plus jeunes. Soit, mais **le niveau de consommation ne dépend pas uniquement de l'âge; il incorpore un «effet génération»**. C'est ce que montre le tableau page suivante, reproduit dans le rapport de Michel Godet et Marc Mousli, «Vieillesse, activités et territoires à l'horizon 2030».

Aujourd'hui, avec des revenus encore croissants, les seniors représentent un marché dynamique: ils détiennent par exemple **72% des placements**

**financiers en France; un véhicule neuf sur deux est aujourd'hui acheté par un senior.** Il faut préciser que, pour les professionnels du marketing, un consommateur devient senior à 50ans... Sur certaines niches, comme le marché des sodas, le seuil descend même à 30 ans!

Avec 4 millions de lecteurs et 900 000 acheteurs, «Notre temps» est le premier mensuel français. Opérateurs de téléphonie et fournisseurs de connexions Internet multiplient les offres commerciales et techniques destinées aux jeunes seniors. Le marché des plus de 80 ans nécessite des produits véritablement spécifiques, à l'exemple du téléphone conçu par la société Clarity, jusqu'ici spécialisée dans les téléphones pour personnes sourdes. La sonnerie de l'appareil s'adapte au bruit ambiant, les touches sont peu nombreuses et colorées. Plutôt que «du» marché seniors, il conviendrait en fait de parler «des» marchés seniors. En effet, la population des plus de 50 ans est loin d'être homogène, et si cer-

Rapport à la consommation des 40-44 ans de la consommation des :						
	60-64 ans		70-74 ans		80-84 ans	
	Transvers.	Longit.	Transvers.	Longit.	Transvers.	Longit.
<b>Consommation totale</b>	0,97	1,02	0,84	0,93	0,72	0,85
<b>Alimentation</b>	1,18	0,96	1,12	0,86	0,92	0,69
<b>Habillement</b>	0,84	0,61	0,73	0,40	0,47	0,21
<b>Disposition du logement</b>	0,67	1,26	0,53	1,35	0,54	2,02
<b>Services domestiques</b>	1,04	1,00	2,33	2,27	4,78	5,19
<b>Santé</b>	1,46	1,69	1,76	2,32	1,99	3,07
<b>Transports</b>	0,87	1,17	0,48	0,84	0,19	0,52
<b>Télécoms et poste</b>	1,03	2,02	0,96	2,54	0,79	2,88
<b>Loisirs</b>	0,86	1,18	0,68	1,13	0,53	0,98

Transvers. : transversal : comparaison pour l'année en cours avec le reste de la population ; longit. : longitudinal : comparaison avec ce que la personne de 60 à 64 ans aurait elle-même consommé à 40-44 ans. A 84 ans, une personne consomme 72% de ce que consomme la même année une personne de 44 ans, mais 85% de ce qu'elle aurait consommé, ceteris paribus, à 44 ans.

Source : enquêtes budget de famille

tains produits demandent à être caractérisés « troisième âge » (assurances, produits santé), d'autres (automobile, cosmétique) seront d'autant mieux perçus qu'ils n'affichent pas leur créneau.

Consommateurs avertis et exigeants, les enfants du baby-boom ont aussi intégré les codes de la société des services. Là encore, ils exercent leur esprit critique aussi bien dans la sphère marchande que dans les services institu-

tionnels. Libérés des contraintes liées à l'emploi ou à la scolarisation des enfants, les retraités ne se privent pas – du moins les plus aisés – de « voter avec les pieds » en choisissant leur lieu de résidence en fonction du niveau des services publics offert. Ils sont également prompts à défendre leurs droits et leur confort de vie, en se regroupant en associations de riverains par exemple contre un projet d'aménagement.

## ..... éclairage

### Un marché et quatre cibles

Selon la société de marketing Senioragency, on peut distinguer quatre catégories de seniors. Les happy-boomers (50 - 60 ans) : 8 millions de consommateurs. Nés après guerre, ils sont les enfants de la société de consommation et de l'innovation. Ils ne ressemblent en rien à leurs aînés. Les libérés (60 -75ans) : 7,7 millions de consommateurs. Enfants de la Libération, ils sont aujourd'hui à la retraite. Libérés de toute contrainte, ils en profitent pour réaliser tout ce qu'ils n'ont pu faire auparavant et qu'ont fait les *happy-boomers* à 20 ans comme les voyages, les loisirs, etc. Les *paisibles* (75-85 ans) : 3,8 millions de consommateurs. Les vrais seniors qui consomment des produits de seniors. Les *TGV* (85 et +) : 1,1 million de *Très Grands Vieillards*. Leur consommation est réalisée par leurs enfants « happy-boomers » et « libérés ».

# Mobilité quotidienne



**D**u pépé chenu cultivant son potager à la cyber-mamie qui fait ses courses sur Internet, **l'image du retraité sédentaire et retiré dans son domicile reste bien présente dans l'inconscient collectif.** La plupart du temps, ils sortent à pied chercher leur journal, faire quelques courses. Quand ils se déplacent loin, c'est pour aller chez le médecin, en autobus ou en car, selon qu'ils vivent en ville ou à la campagne.

Pourtant, la réalité est bien différente. Selon une enquête commandée par Keolis en 2007, **les jeunes retraités (échantillon de 58-65 ans) multiplient les activités en dehors de leur domicile.** Pour eux, la voiture a l'avantage de la souplesse et de la disponibilité, alors que les transports publics sont perçus comme contraignants. Et cet attachement à l'automobile persiste tant que des problèmes de santé ne viennent pas restreindre l'autonomie.

La mobilité des aînés se conjugue sur plusieurs modes et selon de nombreux motifs. S'y intéresser conduit à se poser des questions qui nous concernent tous : rythmes des déplacements, accessibilité des infrastructures et de l'espace public, qualité de l'information voyageurs, définition même des services de transports. Pourtant, force est de constater que **les seniors constituent une terra incognita en matière de statistiques de déplacements.** A peine évoqués dans les enquêtes ménages déplacements, leurs pratiques de mobilité deviennent supports d'anecdotes : ils

font salon dans le bus, occupent les places assises aux heures de pointe, conduisent trop lentement, refusent de changer leurs habitudes... Les choses se passent comme si, sortis de la vie active, les seniors n'étaient plus un enjeu ni pour les opérateurs ni pour les autorités organisatrices. Encore une fois, la mobilité des aînés apparaît fortement liée à leur place et à leur représentation dans la société.

Libérés des déplacements domicile-travail, les plus de 65 ans apparaissent moins mobiles. Pour autant, leurs trajets ne se réduisent pas aux achats et aux visites chez le médecin. De plus en plus impliqués dans la sphère sociale par leur engagement associatif, actifs auprès de leurs enfants et petits-enfants, avides de loisirs, les retraités bougent beaucoup. La grande différence avec les actifs, c'est qu'ils ont davantage le choix. **Ils peuvent échapper aux heures de pointe,** éviter les périodes rouges des grands départs en vacances, fractionner les longs trajets s'ils se déplacent en voiture, utiliser le train ou la voiture. En théorie du moins. Car dans la pratique, leur mobilité sera bien souvent à l'image de ce qu'elle était auparavant. Celui ou celle qui s'est toujours déplacé en voiture ne va pas se convertir du jour au lendemain aux transports publics, d'autant que sa voiture est toujours là, et « qu'elle ne coûte que l'essence qu'on met dans le réservoir » ! Et les générations du baby-boom sont aussi celles de l'automobile. Selon l'Insee, **en 2006, le taux de motorisation des plus de 65 ans dépassait 72%** (82%

pour l'ensemble des ménages), contre 69% en 2000 et 61% en 1995 ! **Chez les retraités, la bimotorisation est passée de 16% en 2004 à 21% en 2007.**

Les opérateurs de transport déploient beaucoup d'énergie et font assaut de marketing pour séduire les plus jeunes, lycéens et étudiants, avec l'argument suivant : un jeune habitué aux transports collectifs ne passera pas automatiquement à la voiture. Assertion vérifiée dans une minorité de cas. **Mais que dire de ces millions**

**de baby-boomers qui ont découvert la liberté et l'émancipation avec la voiture ?** Que dire des périurbains qui ont acquis leur pavillon dans les années 1980 ? Ou des jeunes retraités partis vivre au soleil de l'Hérault ? Il est déjà difficile de convaincre un citadin habitué à sa voiture d'essayer le tramway, alors quand en plus il n'y a que des bus, et qu'ils ne passent que toutes les 40 minutes au mieux...

Rien d'étonnant à ce que le choix modal reste majoritairement la voi-

## ..... éclairage

### Le Cyclopousse fait son chemin

Le Cyclopousse de Villeurbanne résulte de l'initiative d'une responsable de logement foyer, qui a lancé ce service fin 2007 pour les résidents de son établissement, avec le soutien de l'association Arefo (association de gestionnaires de logements foyers). Le service a ensuite été ouvert à deux autres logements foyers, avec l'aide de la municipalité et du Conseil des aînés, puis étendu à toutes les personnes âgées de la commune. Trois véhicules circulent sur trois lignes virtuelles. Les courses se font à la demande auprès d'une centrale de réservation ou en hélant le véhicule dans la rue s'il est libre. Le tarif est de 1,70 euro pour les abonnés, 3,50 euros sinon. Le service Cyclopousse fait appel à des personnels en insertion, via une convention avec l'association Solidarité service.

Après une bonne année de mise en route, le service a trouvé son public, comme en témoigne la fréquentation en hausse régulière (19 utilisations par jour à l'automne 2009). L'achat de nouveaux véhicules dotés de suspensions plus performantes a permis de rendre les trajets plus confortables. Le fonctionnement s'équilibre grâce à des subventions, dont celle de la mairie, et à la vente d'espace publicitaire sur les véhicules. Les chiffres sont conformes au budget prévisionnel. Le service est prêt à poursuivre son développement, puisque le Cyclopousse vient d'être expérimenté sur les quartiers de Part-Dieu/berges du Rhône, le plateau de La Croix-Rousse et de La Duchère, à Lyon (4<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arr).



© Arefo

ture, et le plus longtemps possible. **Certains considèrent même l'abandon de la conduite automobile comme une véritable mort sociale**, plus terrible que le passage en retraite. Que faire alors de ces très vieux qui s'entêtent à prendre le volant alors qu'ils ne parviennent plus à distinguer la signalisation routière ou qu'ils n'entendent plus grand-chose? Comment évaluer les capacités d'une personne? Faut-il contrôler et, dans l'affirmative, qui doit s'en charger?

Avec l'âge, la mobilité passe aussi de plus en plus souvent par la marche à pied. Excellent exercice, diront certains. **Mais faute d'adaptation des espaces publics, faire les courses, aller chez le médecin ou rendre visite à un ami relève trop souvent du parcours du combattant** pour une personne fragilisée, qui redoute la chute, l'agression, ou tout simplement d'être trop fatigué pour effectuer l'intégralité du trajet aller et retour. Conséquence: la personne sort le moins possible, sa santé et son moral s'en ressentent. Pourtant, du déambulateur au réglage des feux tricolores, des solutions existent.

La mise en accessibilité des transports en commun et des lieux publics, conséquence de la loi du 11 février 2005, contribue également à améliorer les choses. Mais, bien souvent, seuls les titulaires d'une carte d'invalidité à 80% peuvent bénéficier des services dédiés. Quant aux aménagements réalisés dans les gares ou les véhicules, ils ne suffisent pas à effacer

tous les obstacles. Combien de lignes de bus, même équipées de véhicules à plancher bas, sont-elles réellement accessibles? Il suffit d'une voiture mal garée, d'un arrêt mal conçu pour que l'espace entre le trottoir et le bus devienne infranchissable...

Deux ou trois personnes en fauteuil peuvent-elles voyager dans un même bus? Comment font les malentendants en cas de situation perturbée, quand l'information est donnée par une annonce sonore? Et comment les malvoyants peuvent-ils trouver leur chemin dans certaines gares de correspondance, quand la taille et la couleur des caractères utilisés pour les panneaux représente déjà une difficulté pour les autres?

En dépit des adaptations et d'efforts méritoires, l'accès des handicapés aux transports reste bien souvent exceptionnel, limité ou aléatoire. De plus, les besoins de tous ceux qui sont simplement gênés pour se déplacer ou affectés d'incapacités légères ne sont pas ou peu pris en compte. **Si l'on compte 1,5 million de handicapés en France, le nombre de personnes qui ressentent une gêne pour se déplacer atteint 20 millions**, selon le ministère de la Santé (DREES). On y retrouve un grand nombre de personnes âgées, et même de jeunes seniors. Il suffit de changer de verres correcteurs pour se sentir moins sûr dans ses déplacements, avoir du mal à évaluer les distances et les reliefs... A tel point que pour nombre de personnes, la meilleure garantie de succès d'un déplacement en transports

en commun reste encore l'accompagnement humain. Dans certains cas, le trajet peut s'effectuer avec un proche ou une personne de la famille. Quand c'est impossible, il y a la solution du transport accompagné. Cette prestation, qui relève des services à la personne, est assurée en général par des associations, en partenariat avec des caisses de retraite, des centres sociaux, des services départementaux... Il ne s'agit pas d'un transport pour PMR, mais d'un service d'accompagnement sur toute la durée du déplacement. Dans le cas d'une personne qui désire aller faire ses courses, l'accompagnateur reste présent dans le magasin, aide à porter les achats, et assiste la personne de retour à son domicile pour ranger ses emplettes. Ces déplacements peuvent d'ailleurs s'effectuer en voiture, à pied ou en transports en commun.

**Quelle que soit sa forme et ses modalités, la mobilité reste essentielle pour les personnes âgées.** C'est un facteur d'autonomie bien sûr, un lien essentiel avec l'extérieur qui permet de maintenir une bonne qualité de vie.

Que les personnes soient chez elles ou en établissement spécialisé, la possibilité de se déplacer fait partie de leurs droits. Même quand les mouvements deviennent moins aisés, sortir de chez soi devrait rester un plaisir, une condition nécessaire à l'autonomie. A contrario, le confinement revient à l'exclusion et précipite la dépendance.

Différentes institutions visent d'ailleurs à améliorer les choses, en favorisant les initiatives innovantes et le partage d'expériences. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a ainsi mis en œuvre le programme Villes amies des aînés, décliné en France par le protocole « Bien vieillir, vivre ensemble » présenté cet été par le ministère de la Santé; l'Union européenne agit pour éviter les discriminations liées à l'âge et promeut les liens intergénérationnels; **le programme européen AENEAS mobilise les villes pour améliorer l'offre de services de mobilité à destination des seniors.** La Fondation de France a lancé au printemps 2009 un appel à projet ciblé sur l'autonomie des personnes âgées.

*>>> Quelle que soit sa forme et ses modalités, la mobilité reste essentielle pour les personnes âgées. Même quand les mouvements deviennent moins aisés, sortir de chez soi devrait rester un plaisir, une condition nécessaire à l'autonomie.*

## ..... éclairage Poitou-Charentes : de la loi Handicap à l'Agenda 22

Le handicap figurait au nombre des priorités du deuxième mandat du président Jacques Chirac. La loi de 2005, « pour l'égalité des droits et des chances, pour la participation et pour la citoyenneté des personnes handicapées » traduira cet engagement. Ses répercussions sont bien connues des collectivités locales : schémas d'accessibilité, accessibilité des ERP, des transports, commission accessibilité...

Même si elle ne résout pas tout, notamment en raison des difficultés liées au coût de mise en œuvre, la loi Handicap a permis de sensibiliser l'opinion et les élus. Certains sont d'ailleurs allés plus loin, comme la Région Poitou-Charentes, qui a choisi de lancer un Agenda 22.

L'Agenda 22 découle des préconisations de l'ONU pour l'intégration des personnes handicapées au sein de la société. Cette convention a été adaptée en 2000, en Suède, avec la participation d'associations de handicapés, sous la forme de 22 principes (sensibilisation, soins, emploi, accessibilité, loisirs, religion...) visant à guider l'action des autorités locales. A partir des grandes règles énoncées dans le document générique, chaque territoire doit décliner ses propres objectifs, programmes et actions, en concertation avec les publics concernés.

La région Poitou-Charentes a initié sa propre démarche en 2006. L'Agenda 22 proprement dit a été adopté fin 2008. La concertation a pris la forme de trois forums « Handicap et territoires ». Au sein de la Région, la mise en place de l'Agenda 22 s'est traduite par la nomination d'un élu en charge du Handicap, Patrick Larible. A ce signal fort, correspond au niveau des services la mise en place d'un réseau de référents Handicap. L'objectif est d'intégrer le handicap dans les politiques thématiques, territoriales, ainsi que dans le fonctionnement de l'administration locale.

L'autre spécificité de l'Agenda 22 est son caractère transversal. Il ne faut pas chercher à traiter le handicap de manière thématique (culture d'un côté, transports de l'autre). Mais se demander quelle qualité de vie l'on veut offrir. Il ne sert à rien de réaliser la mise en accessibilité d'un centre culturel si le trajet qui y conduit est semé d'embûches !

L'Agenda 22 met en musique tous les aspects du vivre ensemble et recherche la qualité d'usage, il mobilise tous les acteurs du territoire. Cet aspect territorial de l'Agenda 22 mobilise tous les partenaires, associatifs ou institutionnels. Il se décline à l'échelle du Pays ou de la communauté de communes. Là encore, priorité est donnée à l'appropriation. Rien n'est imposé, tout doit résulter de la concertation, du débat, de l'écoute. Le processus s'inscrit dans la durée afin de faire émerger une conception commune, que chacun s'accapare pour y apporter son concours. Mieux vaut cibler une action et réaliser effectivement des progrès plutôt que d'afficher une série de bonnes intentions qui ne se traduiront pas concrètement. Le travail mené sur le terrain a permis la rédaction de fiches consacrées à la déclinaison territoriale de l'Agenda 22.

En cela, l'Agenda 22 va plus loin que la loi de 2005, qui a renforcé une série de dispositifs d'aide individuelle mais n'a pas inclus la logique territoriale et la transversalité.

## Choix modaux

Le choix d'un mode de transport est largement conditionné par la localisation du logement, le rythme des déplacements et les habitudes. Les retraités, de plus en plus (bi)motorisés, n'échappent pas à la règle commune : l'automobile est leur favorite, d'autant plus qu'elle est synonyme d'autonomie. On estime aujourd'hui qu'en Europe, les personnes âgées effectuent environ la moitié de leurs déplacements en voiture, et 30 à 50% à pied.

La proportion des déplacements motorisés atteint 80% aux Etats-Unis pour les plus de 65 ans, selon l'OCDE. La part plus faible observée en Europe tient à la fois à la forme des villes et à des effets de cohorte, les générations les plus âgées ayant eu moins accès à l'automobile que les jeunes. Sans rattraper forcément les Etats-Unis, il est probable (et la tendance le confirme), que les personnes âgées en Europe auront de plus en plus recours à l'automobile. En France, la part des titulaires du permis de conduire âgés de plus de 65 ans devrait ainsi atteindre plus de 25% en 2030 contre 16% en 2000, soit une augmentation de 60%.

### Conduire... encore et toujours

Le débat revient régulièrement dans les médias, relancé à chaque accident provoqué par un conducteur âgé : faut-il interdire aux vieux de prendre le volant ?

La question paraît évidente : puisque l'attention, les capacités et les réflexes s'émeussent avec l'âge, il convient de soumettre les conducteurs âgés à des contrôles réguliers. Oui, mais... les choses ne sont pas si simples. D'abord parce que, les chiffres le montrent, les conducteurs âgés sont davantage victimes que facteurs de risque : d'après l'Office national de la sécurité routière, en 2006, les plus de 65 ans représentaient 16% de la population mais 19% des tués sur la route. La gravité des accidents, pour ces classes d'âge (en nombre de tués pour 100 victimes), est de deux à quatre fois plus importante que la moyenne. Si leur responsabilité dans les accidents est plus importante que pour la moyenne des conducteurs, les conséquences des accidents sont généralement plus lourdes pour eux. La moitié des personnes âgées accidentées le sont au volant d'une voiture, 30% sont des piétons. Pourtant, l'automobile reste perçue

comme le moyen de transport le plus sécurisant par les personnes âgées... jusqu'à ce qu'elles en sortent et redeviennent piétons.

Pour autant, il apparaît nécessaire d'informer les aînés et leur famille sur les risques liés à la conduite. En effet, **les incapacités progressent significativement avec l'âge** : le champ de vision rétrécit, l'acuité visuelle se dégrade ainsi que l'audition, les réflexes s'émeussent et le temps nécessaire au traitement des informations s'allonge, d'où une

réaction plus tardive en cas d'urgence. Beaucoup refusent de prendre en compte cette réalité jusqu'à ce qu'un accident les oblige à cesser de conduire (cause avancée dans 35% des cas, selon l'OCDE), ce qui est bien souvent vécu comme une mort sociale. **« Certains hommes souhaitent une mort quasi simultanée à l'arrêt de la conduite »**, écrit la sociologue Catherine Espinasse dans une étude sur le sujet. Il est pourtant possible et souhaitable d'anticiper et de préparer cette étape, de manière

## ..... éclairage L'intérêt d'une consultation directe

Targeting intervient sur toutes les problématiques liées aux déplacements. La société a été sollicitée l'an dernier par le CCAS de Palaiseau (Essonne) au sujet de la mobilité des personnes âgées. Il y a eu croisement des enjeux de désenclavement de quartiers, de santé, de rupture de l'isolement, de sécurité piétonne, d'activité physique quotidienne... Les applications concernent aussi les aménagements de voirie, la promotion de la marche, les liens avec les commerçants. Une enquête postale a été adressée à 2000 seniors (+65 ans) sur un total de 4800. Le taux de réponses a atteint 40%. L'étude a couvert l'analyse des moyens de transport dans la ville, la géolocalisation des domiciles des seniors, les modes et motifs de déplacements, les attentes et suggestions.

Il en ressort que la pratique de la conduite est extrêmement importante. Ce qui signifie par conséquent qu'il faut prévoir des sensibilisations à la sécurité routière, favoriser la décision d'arrêter la conduite et accompagner le « deuil de la voiture ». Dans les actions à développer, Marc de Jerphanion, fondateur de Targeting, cite encore la création de navettes pour désenclaver les quartiers, la promotion de la marche, le maintien du lien avec les commerçants, le monde médical et para médical, l'expérimentation de « courses'lib » (déambulateur extérieur à 4 roues + freins + siège et panier courses), le déménagement vers le centre ville pour réduire l'isolement, l'implantation de bancs, la sécurisation des cheminements piétons...

Les enquêtés ont aussi insisté sur le manque de lisibilité du réseau (ou des réseaux) de transports : la signalétique et l'info voyageurs ne sont pas satisfaisantes ; le croisement des opérateurs (SNCF, Optile) ne facilite pas la compréhension pour l'utilisateur. L'enquête a également fait ressortir l'importance du maintien des commerces de proximité, indispensables pour lutter contre l'isolement des personnes âgées.

à ce que la personne ou le ménage concerné ne se retrouve pas « assigné à résidence » ou dépendant à 100% du bon vouloir des enfants ou des proches.

Mais la question reste délicate, voire taboue. Les enfants hésitent bien souvent à aborder le sujet de peur de vexer leurs parents ; et les médecins, généralistes ou spécialistes, ne souhaitent pas se voir confier une éventuelle mission de contrôle et préfèrent s'en tenir à la prévention et à l'information, notamment dans le cas de traitement médicamenteux. Même dans le cas des maladies neuro-dégénératives, les capacités à conduire ne sont altérées qu'à partir d'un certain stade. Ainsi, les démences précoces ou légères n'augmentent pas significativement le risque : il a été démontré que les personnes souffrant de ces pathologies ne sont pas plus dangereuses au volant que les jeunes conducteurs ! **La sécurité routière des aînés est donc d'abord et avant tout une question de santé publique** ; les conséquences d'un accident étant généralement plus lourdes aux âges avancés.

En France, aucune disposition n'est prévue pour évaluer les capacités de conduite des seniors. En Espagne, il est interdit aux plus de 65 ans de passer leur permis de conduire. En Finlande, il est retiré après 70 ans. En Angleterre, les seniors doivent se soumettre à un contrôle tous les trois ans. Il faut souligner que ces dispositifs ont un coût, à mettre en balance du béné-

fice retiré par la collectivité du fait de l'éviction des conducteurs inaptes.

De plus en plus, **la Prévention routière ou les automobiles clubs proposent aux conducteurs âgés des stages de remise à niveau**, ou plus simplement des séances d'évaluation sous forme ludique, qui permettent de sensibiliser le public. D'après les témoignages, dans la plupart des cas, les conducteurs sont demandeurs. Seule une minorité reste dans le déni.

Les travaux menés par des chercheurs (Predit) ont également montré que, confrontés à des pertes d'aptitudes (vue, ouïe, difficulté à tourner la tête), **les conducteurs âgés mettent en place des stratégies de compensation**. Ainsi, certains évitent les créneaux pour se garer, adaptent leur itinéraire, roulent de préférence en journée et choisissent les créneaux horaires moins chargés pour circuler.

De leur côté, **les constructeurs automobiles multiplient les équipements d'assistance à la conduite, de confort et de sécurité**, qui restent toutefois onéreux. Toyota, par exemple, propose une version de sa Yaris équipée pour les handicapés ou les personnes âgées. L'entreprise japonaise développe même, au sein de sa filiale Toyota Home, des concepts d'aménagement de maison : un système d'ascenseur permet de passer de sa voiture à son logement sans sortir de son fauteuil roulant.

Mais cette stratégie ne s'affiche pas. Pour les constructeurs automo-

bile, la mise sur le marché de modèles estampillés « seniors déficients » ne doit pas venir brouiller l'image performante du produit. Les équipements sont toujours présentés sous l'aspect du confort et de la sécurité, préférés à la notion d'assistance. Du côté des acheteurs, c'est le même raisonnement : la plupart préfèrent acheter la voiture de James Bond plutôt que celle de Jeanne Calment (qu'on n'a jamais vu conduire, d'ailleurs) !

### La marche, au quotidien

La marche est le seul mode de déplacement à peu près constant au cours de la vie, en distance parcourue (près de 1 km par jour en moyenne).

Selon l'enquête ménages déplacements effectuée dans le Grand Lyon en 2006, elle représentait **40% des déplacements pour les plus de 65 ans**. Mais plus qu'un mode, la marche reste LE déplacement naturel par excellence, tant que la motricité n'est pas altérée. C'est à pied que l'on rejoint sa voiture ou que l'on se rend à l'arrêt d'autobus. Le déplacement piéton constitue donc un élément primordial de la mobilité. Si la part des déplacements piétons augmente avec l'âge, le risque d'accident suit la même tendance, avant de se réduire aux alentours de 85 ans, tout simplement parce que la mobilité elle-même régresse. **En 2006, les plus de 65 ans représentaient plus de la moitié des 535 pié-**



© Rue de l'Avenir

Le déambulateur peut apporter une sécurité appréciable... à condition que l'espace public soit aménagé.

## ..... éclairage

### Palaiseau adopte le rollateur

La mairie de Palaiseau (Essonne) a déclaré 2009 année du piéton. Le Centre communal d'action social (CCAS) a commandé 20 rollateurs, après un test effectué en maison de retraite. « Ces appareils permettent de rassurer et de stabiliser la personne. Nous avons eu le cas d'une dame de 92 ans qui ne se déplaçait plus, et s'est remise à marcher avec l'aide du rollateur », témoigne Lisette Le Texier, directrice du CCAS. La mairie a entrepris des actions de sensibilisation sur le respect des places de stationnement réservées aux handicapés, ainsi que sur le respect des trottoirs. Les 20 rollateurs devraient être mis à la disposition des personnes âgées sous forme de prêt ponctuel, afin de leur permettre de se familiariser avec ces appareils. Ensuite, le CAS pourra, au cas par cas, aider les personnes nécessiteuses à s'en équiper. Toutefois, favoriser la mobilité des personnes fragilisées passe aussi par un travail sur l'espace public (éclairage, qualité des revêtements, cheminements...) qui nécessite des moyens humains et financiers.

**tons tués sur la route en France** (ONISR), une proportion qui monte à 63% en zone urbaine. Parmi ces victimes, 140 avaient plus de 80 ans.

Outre les déficits d'attention, divers facteurs expliquent la surreprésentation des +65 ans parmi les piétons accidentés : difficultés à marcher, étroitesse ou encombrement des trottoirs, mobilier urbain peu adapté, trottoirs trop hauts, vitesse des véhicules, non-respect du code de la route par les automobilistes, délai trop court dévolu aux piétons aux carrefours à feux. L'altération des perceptions et l'allongement du temps de réaction rendent les piétons âgés d'autant plus vulnérables.

Le développement des autres modes doux n'est pas toujours synonyme d'apaisement, bien au contraire. **La multiplication des pistes cyclables – parfois à contresens – ou l'apparition de zones de rencontres bousculent les repères**

**des plus âgés et augmentent leur sentiment d'insécurité.** Toutefois, les nouveaux moyens de déplacements n'ont pas que des inconvénients. Le vélo, particulièrement dans sa version électrique, peut constituer un moyen de déplacement attractif pour les seniors encore en forme. Autre « innovation », le rollateur. Cette forme modernisée du déambulateur a été remise au goût du jour en Suède et en Suisse. Il permet à des personnes fragilisées et en perte d'autonomie de continuer à sortir par leurs propres moyens. Equipés d'un panier, il peut être utilisé pour faire des courses de proximité. Dans notre pays, cet appareil garde une image très négative, mais les choses peuvent évoluer (on a bien vu revenir dans nos villes les charriots à commissions !).

Ces développements ne peuvent intervenir sans un traitement adapté de l'espace public (voir page 64).

## Transports publics : changer de logiciel

Longtemps considérés comme des clients captifs et peu valorisés, car bénéficiaires de tarifs sociaux, les seniors échappent de plus en plus aux stéréotypes, dans le marketing comme ailleurs. **Habitué(e)s au confort de leur voiture, ils (elles) ont aujourd'hui la possibilité et les moyens financiers de se passer du bus.** Les citadins prennent plus volontiers les transports collectifs quand il s'agit du métro, mais surtout du tramway, tellement plus accessible et confortable, quand il n'est pas bondé. **Les nouveaux seniors ont connu l'âge d'or de l'automobile et de la périurbanisation.** Ils sont plus individualistes que leurs parents. Ces caractéristiques, associées à l'augmentation de la bimotorisation, pèsent de plus en plus sur les habitudes de déplacements, comme le montre la dernière enquête nationale transports et déplacements de l'Insee. En Ile-de-France, la RATP avait déjà constaté une baisse de 10% de la fréquentation des seniors sur ses lignes, entre 2001 et 2007; même chose à la SNCF (grandes lignes).

Comment expliquer ce phénomène? Evolution des comportements, concurrence de l'automobile, retour de la marche à pied, sentiment d'insécurité, ras-le-bol des bus et tramways toujours pleins... les hypothèses ne manquent pas.

**Cette tendance est-elle inéluctable? Peut-on attirer une partie de**

**ces seniors vers les transports en commun?**

Opérateurs de transports et autorités organisatrices mobilisent beaucoup d'énergie, de créativité (et d'argent) pour attirer les jeunes, étudiants et lycéens, vers les transports publics. Pourquoi pas? Mais les seniors semblent négligés, encore considérés comme une clientèle captive et routinière: la mamie qui prend le bus pour aller au cimetière ou chez le médecin... Or, cette mamie préfère de loin prendre sa voiture pour aller à son cours de gym ou au cinéma avec ses copines pendant que son époux, au volant de l'autre véhicule du couple, s'est rendu au magasin de bricolage.

Qu'est-ce qui pourrait bien les pousser vers les transports publics? Leur donner l'envie, ou du moins la curiosité d'essayer? La nécessaire anticipation des difficultés à conduire, évoquée plus haut. Ou le fort probable renchérissement du prix des carburants (du fait du marché ou d'une hausse des taxes), ou encore le souci de modifier son comportement pour préserver l'environnement. Dans ce cas, quand le transport en commun est une solution valable, encore faut-il que l'adaptation soit aisée... **Pour un novice, prendre le bus peut rapidement s'apparenter à une mission de survie.** Il faut d'abord se munir d'un titre de transport, et si possible l'acheter au meilleur tarif. Choisir le meilleur itinéraire, qui n'est pas forcément calqué sur le trajet que l'on

## ..... éclairage Les clients des transports collectifs ne sont pas tous des habitués

*Entretien avec Jean Sivardière, président de la Fnaut*

Les gens sont habitués à utiliser leur voiture et ne se préparent pas du tout à l'idée de devoir y renoncer un jour. Le recours aux transports publics, quand il est possible, pourrait les aider à moins dépendre de leur automobile. Mais les opérateurs de transports ne se mettent pas du tout à la place des personnes âgées. Quand on vieillit, on marche moins bien, on voit moins bien... Plus on vieillit, plus on a besoin d'être rassuré, et chaque situation anxiogène peut décourager la personne de sortir de chez elle. Pour bien faire, tout devrait être dimensionné pour l'usager le moins capable.

La loi Handicap a permis un certain nombre d'améliorations mais beaucoup reste à faire, notamment au niveau de l'information, de la signalétique et du traitement des correspondances. Tout est réalisé comme si les clients des transports collectifs étaient uniquement des habitués, qui connaissent leur trajet par cœur de bout en bout. Les tableaux d'affichage des horaires, que ce soit dans les gares SNCF ou les transports urbains, sont de plus en plus difficiles à repérer et à lire. D'autre part, l'utilisation des nouvelles technologies, Internet en particulier, présente un aspect discriminatoire lorsque certaines offres commerciales ne sont disponibles qu'en ligne. Enfin, la généralisation des automates de vente fait que les voyageurs sont contraints de patienter debout, le plus souvent sans aucune possibilité de s'asseoir ou de se reposer sans perdre son tour. Et tant pis pour celui qui ne sait pas s'en servir; il ne peut compter dans le meilleur des cas que sur l'aide des autres voyageurs, à moins que ceux-ci ne manifestent carrément leur exaspération vis-à-vis d'un inadapté qui leur fait perdre du temps...

aurait effectué en voiture. Savoir ensuite où se trouve l'arrêt le plus proche du point de départ, et d'arrivée, les repérer sur le plan mais aussi dans la rue, sans se tromper de sens. Connaître les horaires de passage du bus, le rythme et les amplitudes de circulation. Une fois dans le véhicule, ne pas laisser passer son arrêt. Voilà autant d'obstacles (et la liste n'est pas exhaustive) à franchir, et qui ne se dressent pas sur le trajet d'un automobiliste, qui part quand ça l'arrange, circule assis confortablement,

qui peut régler la température de l'habitacle, baisser la vitre s'il le souhaite, voyager en musique ou non.

**Avant de prendre le bus, il peut donc être nécessaire d'apprendre à utiliser les transports publics,** ce qui signifie non seulement se déplacer en sécurité dans l'autobus, mais aussi sécuriser son trajet, à l'aller comme au retour! Facile à dire, moins facile à faire, et encore plus délicat à proposer sans paraître prendre les gens pour des assistés... La ville de Salzbourg, en Autriche, propose

depuis plusieurs années ce type d'entraînement aux personnes âgées. Des séances dont l'objectif premier est de rassurer. **Car ce qui dissuade de sortir ou de prendre les transports publics, c'est le sentiment d'insécurité.** La peur d'être agressé, l'angoisse de ne pas avoir le temps de sortir du bus, d'être coincé par la porte automatique, de perdre l'équilibre du fait d'un coup de frein, de se trouver serré ou bousculé dans la foule... **On apprend donc en groupe à préparer son itinéraire, et à effectuer un trajet en autobus.** Parallèlement, les conducteurs sont sensibilisés aux besoins des clients âgés, pour lesquels ils sont notamment priés d'adapter leur conduite (ce qui profite d'ailleurs à tous les passagers).

## Marketing et communication

**Habitué au discours commercial et rompu à la société de services, les seniors (particulièrement les « jeunes retraités ») ne se satisfont plus des offres standard. La société moderne a profondément individualisé les comportements, le développement d'outils comme Internet a fortement segmenté la communication commerciale.**

Les baby-boomers seraient même particulièrement actifs sur Facebook. **Disponibilité de l'information, réactivité, facilité, rapidité sont aujourd'hui la norme.** Ces nouveaux mots d'ordre de la sphère commerciale empiètent

Rien d'étonnant à ce que la ville natale de Mozart participe au **programme européen AENEAS, qui vise à améliorer le quotidien du voyageur senior multimodal.** Une série de travaux et conférences se déroulent durant les années 2009 et 2010, et cinq ateliers de formation sont organisés dans les villes partenaires (Cracovie, Odense, Munich, San Sebastian et Salzbourg).

Outre la formation des voyageurs, le programme AENEAS préconise un accompagnement humain renforcé dans les stations de correspondance, des actions de promotion de l'usage du vélo, mais aussi et surtout la valorisation d'une offre réellement multimodale, incluant des services d'autopartage par exemple.

peu à peu dans le domaine des services publics. Il suffit pour s'en convaincre de surfer sur les sites de collectivités locales, où l'on peut constater les progrès réalisés dans le domaine de l'administration électronique.

## Information et outils multimédia

L'accès aux transports en commun sera facilité par une information voyageurs complète et de qualité. Avant les outils, c'est la conception même du service qui doit correspondre aux attentes d'un public habitué aux services. **Les centrales de mobilité constituent la référence en la matière :** guichet unique, information multimodale et multi-opérateurs, large échelle territoriale... Le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC) ont largement contribué à améliorer les performances de ces services, notamment via les calculateurs d'itinéraire disponibles en ligne.

On entend beaucoup parler de la fracture informatique et des difficultés d'appropriation des TIC par les seniors. Ce constat ne concerne qu'une partie des aînés (les plus âgés et les technophobes). Les autres, au contraire, sont de plus en plus enthousiastes à l'égard des smartphones et autres PC portables. **En 2004, selon l'Insee, 44% des retraités étaient équipés d'un téléphone mobile, 15,7% possédaient un ordinateur et 10% bénéficiaient d'une connexion Internet. Ces proportions étaient passées en 2007 à 55%, 27,6% et 21%.** La proportion de ménages équipés varie du simple au double entre les tranches d'âge 60-69 ans et les plus de 70 ans. C'est bien la marque d'un effet générationnel, qui va s'estomper progressivement. Il y a fort à parier que les quinquagénaires d'au-

jourd'hui ne seront pas particulièrement rebutés par le multimédia de demain (que l'on nous annonce de plus en plus intuitif et nomade). La généralisation de l'e-paiement, l'utilisation du téléphone mobile comme titre de transport ne constituent pas en eux-mêmes des obstacles à la fréquentation des transports publics, étant donné l'évolution de l'équipement dans la population française. **Ces évolutions posent tout de même la question de l'inégalité dans l'accès,** qui relève davantage de facteurs socio-culturels. La question a d'ailleurs déjà été posée au sujet de la vente en ligne des billets de train (et de certaines offres promotionnelles disponibles exclusivement sur Internet). Elle se pose également vis-à-vis de la généralisation des automates de vente, qui ne sont jamais aussi « conviviaux » qu'on veut bien nous le dire et demandent un véritable savoir-faire à l'utilisateur. Ces usages ne sont d'ailleurs pas spécifiques au transport et reflètent une tendance générale de notre société moderne. Dans le cas de services publics, il est toutefois primordial d'en garantir l'accès, ce qui n'est pas seulement une question de taille d'affichage... La chose est possible, à condition que l'accompagnement humain soit suffisant, quantitativement et qualitativement.

## Politique commerciale : le tarif, mais pas seulement...

Gratuité parfois, tarif réduit presque toujours, les seniors ont tout intérêt à

prendre les transports publics. Cette carotte tarifaire suffit-elle à les attirer dans les bus ou les autocars? En outre, ce traitement de faveur est-il réellement justifié? La réponse à ces deux questions pourrait bien être «non». On sait en tout cas que l'argument prix n'emporte pas le morceau pour des utilisateurs occasionnels, ou du moins ce critère est-il associé à d'autres, comme le côté pratique, le confort, la fiabilité, et surtout le temps de trajet (face à la voiture).

Certains pensent que les personnes âgées qui utilisent les transports en commun n'ont pas les moyens d'avoir une voiture. Or, la gentrification des centres-villes démontre le contraire, même si elle ne gomme pas les inégalités sociales. Ce n'est pas parce qu'une personne de plus de 60 ans réside en centre-ville qu'elle manque de moyens, en tout cas ce n'est plus aussi vrai qu'auparavant. **La tarification sociale appliquée en fonction de l'âge n'a, en fait, plus aucune légitimité économique.**

Certaines initiatives, qui allient un prix attractif à une facilité d'utilisation, paraissent mieux à même de séduire la clientèle. Sur l'agglomération de Belfort-Montbéliard, un système de post-facturation a été mis en place en même temps que la refonte du réseau de transports, Optymo. Les usagers paient donc ce qu'ils ont effectivement consommé, et de façon dégressive en fonction de l'utilisation des transports collectifs. Le système ne pénalise pas les gros consommateurs, puisque le montant des factures mensuelles est plafonné. Chaque mois, les factures transport sont encaissées par prélèvement automatique. Il existe bien sûr la possibilité de voyager avec une carte pré-payée. Et le dispositif s'apprête à migrer sur les téléphones mobiles. Les exemples similaires ne manquent pas, mais la plupart du temps c'est la dimension technologique qui est mise en avant. Dans tous les cas, les nouvelles technologies ne sont qu'un outil (d'information, de paiement...), pas une fin en soi.

**>>>** *Avant de prendre le bus, il peut donc être nécessaire d'apprendre à utiliser les transports publics, ce qui signifie non seulement se déplacer en sécurité dans l'autobus, mais aussi sécuriser son trajet, à l'aller comme au retour! Facile à dire, moins facile à faire, et encore plus délicat à proposer sans paraître prendre les gens pour des assistés...*

## Espace public : une course d'obstacles

**Autre condition nécessaire au déplacement piéton, l'espace public reste pourtant largement inhospitalier. Pour y remédier, les solutions sont connues : trottoirs larges, planes et dégagés, revêtements antidérapants, bateaux de trottoir, réglage des feux tricolores de manière à laisser aux personnes âgées le temps de traverser, éclairage urbain, signalisation visible et lisible, présence de bancs adaptés aux personnes âgées...**

Si elle contribue à améliorer les choses, **la loi de 2005 ne sera pas en mesure de lever tous les obstacles.** La mise en accessibilité des transports et des bâtiments publics est évidemment un progrès. Mais elle se traduit souvent par une réponse catégorielle (dispositif audio au passage pour piétons, par exemple), sans tenir compte de la qualité d'usage (annonce inaudible en raison du trafic automobile). Autre exemple : augmenter la durée de passage pour les piétons aux feux n'est pas très efficace sans affichage (compte à rebours total, sur les 20 ou 10 dernières secondes). Alors que l'approche classique consiste à équiper l'espace public de prothèses architecturales, une autre méthode consiste à traiter ses qualités sensibles : nature et diversité des revêtements, éclairage urbain...

**Cette prise en compte des besoins des plus âgés passe par l'adoption d'un autre regard sur la ville. Aujourd'hui, l'espace urbain est considéré comme le domaine des**

**jeunes actifs**, ce qui se reflète notamment dans l'affichage publicitaire (les annonceurs réservent aux centres-villes leurs campagnes CSP+ 25-45 ans). Dans une société où plus de 80% des gens habitent la ville, et qui compte 30% de plus de 60 ans, on se dit que quelque chose ne va



© Rue de l'Avenir

*Aux carrefours à feux, les passages pour piétons sont équipés de compteurs au Canada... et même en Chine!*

pas... Selon la logique commerciale, ces fameux CSP+ âgés de 25 à 45 ans seraient aussi plus sensibles à la pub, car plus prompts à sortir leur carte de crédit et pas encore saturés d'objets, de vêtements et d'équipements en tout genre. Voire...

Les initiatives visant à mieux prendre en compte les piétons âgés existent toutefois. Elles s'appuient par exemple sur les recommandations du protocole « Villes amies des aînés », établi par l'OMS. Des principes que les villes de Lille, Lyon ou Nice ont été les premières à reprendre. En France, le

ministère de la Santé vient de mettre à la disposition des villes une méthodologie d'audit urbain qui s'en inspire directement. Le but de la démarche étant **la mise en place d'un label « Bien vieillir - Vivre ensemble »**. En Suisse, l'association Transports et environnement a réalisé un ensemble de fiches méthodologiques à partir du « diagnostic sécurité aînés » mené dans un quartier de Genève.

Ce qui est certain, c'est que la ville n'est pas uniquement le lieu du marché. La ville, c'est aussi et d'abord la cité, lieu de rencontre des



Des sièges et bancs adaptés aux aînés, à Barcelone

citoyens. Et quand un tiers de ceux-ci ont plus de 60 ans, il convient de les écouter, d'autant plus qu'ils exercent volontiers leur droit de vote et disposent du temps et des compétences nécessaires pour s'impliquer dans la vie locale. A l'instar de ce qui existe depuis longtemps ailleurs en

Europe ou au Québec, **de plus en plus de villes françaises se dotent d'ailleurs d'un Conseil des aînés** (Villeurbanne, Besançon, Fontainebleau...), instance consultative qui peut intervenir sur des sujets aussi variés que le logement, la santé, la culture, les transports.

>>> *La ville n'est pas uniquement le lieu du marché. La ville, c'est aussi et d'abord la cité, lieu de rencontre des citoyens. Et quand un tiers de ceux-ci ont plus de 60 ans, il convient de les écouter, d'autant plus qu'ils exercent volontiers leur droit de vote et disposent du temps et des compétences nécessaires pour s'impliquer dans la vie locale.*

## ..... éclairage Trouville : un diagnostic original

La ville de Trouville (5000 habitants) compte d'ores et déjà plus d'un tiers de plus de 60 ans. Autre particularité, le pourcentage élevé de résidences secondaires : 60%. La ville fait partie de la communauté de communes de la Côte fleurie (ville centre : Deauville), qui totalise 20000 habitants mais en attire jusqu'à 130000 en pleine saison touristique.

La ville de Trouville vient d'engager un diagnostic accessibilité original, en partenariat avec l'université de Lille et Franck Bodin, maître de conférence et administrateur de l'Onada (observatoire national de l'aménagement durable accessible). La démarche s'appuie également sur les conseils d'une association de malvoyants, et des agents handicapés de la mairie de Trouville. Le travail d'état des lieux, qui a commencé en avril 2009, se déroulera sur une année. La mission fait appel à des étudiants de Master II spécialisés en urbanisme. Ils sont deux actuellement, occupés à répertorier l'espace public et les bâtiments, à l'aide d'un référentiel mis au point par l'équipe de Franck Bodin. Le but est de réaliser une cartographie enrichie et dynamique (SIG), qui sera ensuite transmise aux services municipaux. Une fois formés à l'utilisation de l'outil informatique, les services techniques de la ville seront à même d'actualiser ces données cartographiques.

A l'issue de l'état des lieux, une commission sera formée afin d'examiner les préconisations, de définir les solutions à mettre en œuvre et le calendrier des actions.

Cette solution, outre son intérêt du point de vue de la méthode, présente pour la ville un avantage considérable : elle revient environ 8 fois moins cher qu'une prestation équivalente réalisée par un bureau d'études.

---

..... *éclairage*  
**Politiques locales : entre dépendance, lobby  
et inclusion sociale**

Une équipe de chercheurs de l'université de Toulouse- Le Mirail a mené une étude comparative des politiques locales à destination des personnes âgées, intitulée « Droit de cité des personnes âgées et aménagement de l'espace public en ville ». Les chercheurs se sont penchés sur trois villes européennes : Hanovre, Saragosse et Toulouse. Il en ressort notamment qu'en France, les villes semblent désinvesties de leurs responsabilités à l'égard des personnes âgées. En cause, une prise en charge basée sur la dépendance, via la gestion de l'APA, et éloignée du niveau local puisque confiée aux départements.

L'Allemagne a été confrontée au vieillissement démographique bien avant la France, du fait d'une natalité beaucoup plus faible et d'un baby-boom beaucoup moins important. La vitalité du secteur associatif a contribué à la constitution de Conseils des aînés dans de nombreuses villes.

Après avoir amélioré les conditions d'accueil en établissements spécialisés, la ville de Hanovre a mis en place, à partir de 2003, un programme destiné à adapter les espaces publics, les transports et les logements aux personnes en perte d'autonomie. Organismes, paritaires, bailleurs et sociétés de transports ont été associés au projet au sein d'une commission baptisée « Vivre à l'âge de la vieillesse », en lien avec le Conseil des seniors. La ville s'est également dotée d'un service des Seniors qui interagit fortement avec les autres branches de l'administration locale (urbanisme, transports, action culturelle...) Ces dispositifs ont été engagés dans le sillage des mesures prises en faveur des handicapés. Outre les adaptations prévues par la loi, la municipalité souhaitait prendre en compte les besoins des habitants à l'échelle des quartiers. En 2007, un questionnaire rédigé en allemand et en turc a ainsi été envoyé à 18 000 personnes de plus de 60 ans pour connaître leurs attentes et leurs critiques. Une démarche relativement efficace, mais marquée par un effet pervers : la formation d'un « lobby des vieux ».

En Espagne, la cellule familiale reste bien ancrée. La place traditionnelle de la femme dans la société s'y est maintenue plus longtemps qu'ailleurs, mais les choses sont en train de changer, grâce notamment à des mesures visant à favoriser l'égalité des chances dans le monde du travail. D'autre part, la gériatrie hospitalière y est peu développée, l'inclusion sociale des personnes âgées plus forte qu'en France ou en Allemagne. Le mode de vie local privilégie l'espace public comme lieu de rencontre et l'accessibilité a été améliorée. A Saragosse, la politique en faveur des personnes âgées repose sur des antennes de quartier, lieux de convivialité et d'échanges. Enfin, l'Aragon a mis en place, en partenariat avec l'Université de Saragosse, une université de l'expérience destinée à valoriser les savoirs des aînés. En conclusion, selon les chercheurs, la société espagnole préserve une image positive des vieux, à l'opposé du « jeunisme » français ou allemand.

# De l'offre de transport au service de mobilité



Pour les personnes âgées qui ne peuvent plus conduire ou n'ont pas accès à l'automobile, les déplacements deviennent synonymes de contraintes plutôt que de liberté. Même celles qui ont accès à un réseau de transports en commun ne l'utilisent pas forcément, pour les raisons énoncées plus haut. Restent alors, selon les besoins et le contexte, les transports à la demande, les services dédiés aux personnes à mobilité réduite, les taxis... L'offre disponible dépend à la fois du lieu d'habitation de la personne, de son âge, de son état de santé, de ses moyens financiers et du type d'assurances (complémentaire retraite, par exemple) dont elle bénéficie. Elle dépend encore des moyens dont disposent la ou les collectivités locales qui mettent en œuvre ces services. Mais si l'on en croit les témoignages, **le cas général est plutôt l'isolement, particulièrement dans les zones rurales ou peu denses.**

Une partie de la solution réside dans le développement d'Internet, qui permet de faire ses courses

depuis chez soi, ou d'effectuer certaines démarches administratives. C'est la ville à domicile. Même en matière de santé, le télédiagnostic sera paraît-il bientôt possible. Mais bien peu de gens souhaitent se trouver un jour entourés (et même équipés!) de capteurs et de terminaux à reconnaissance vocale... **D'autres comptent sur l'évolution des usages, notamment celui de la voiture, de la location de courte durée et de l'échange de services.** Dans son livre, « Mobilités urbaines, l'âge des possibles », Jean-Pierre Orfeuil imagine un système de « papymobile », dans lequel de jeunes retraités assureraient un service de transport à la demande pour le compte d'une collectivité... Un projet similaire élaboré par Renault en 2002 s'était heurté à des impasses réglementaires.

En dernier recours, les personnes âgées s'en remettent au bon vouloir de leurs proches, enfants ou voisins. Une solution vécue pourtant comme un aveu de perte d'autonomie, doublé du sentiment d'être une charge.

>>> *L'offre disponible dépend à la fois du lieu d'habitation de la personne, de son âge, de son état de santé, de ses moyens financiers et du type d'assurances dont elle bénéficie.*

## Le transport accompagné

**C'est sans doute ce qui explique le développement des transports accompagnés. Cette prestation, qui entre dans le champ des services à la personne, est effectuée dans la plupart des cas par des associations en partenariat avec des sociétés d'assurances ou des collectivités locales. Elle offre l'immense avantage de la présence humaine durant la totalité du déplacement : rendez-vous chez le médecin, achats, loisirs, promenade... Les possibilités sont multiples, à condition d'en avoir les moyens.**

### Garder une vie normale

L'Union nationale de l'aide, des soins et des services aux domiciles (UNA) regroupe 1200 structures associatives et CCAS. Entretien avec Françoise Brunel, chef de projet Marketing.

Les personnes âgées constituent aujourd'hui le cœur de cible du secteur de l'aide à domicile, avec les handicapés. Depuis quelques années, on sent l'émergence de nouveaux besoins, pas seulement liés au maintien à domicile. De plus en plus de structures proposent aujourd'hui un service de déplacement accompagné, caractérisé par la présence d'un professionnel qui ne se contente pas de conduire la personne mais l'assiste dans son déplacement. S'il s'agit d'aller faire des courses ou de se rendre au marché, l'aide se poursuivra durant les achats et comprendra également le déballage et le rangement, de retour au domicile. Les personnes

âgées fragilisées y sont très sensibles, et cette assistance ne peut être effectuée que par des professionnels. Ce type de prestation se distingue d'une course en taxi, ou d'un trajet effectué en transport public. Le volet accompagnement est primordial, car il permet à la personne de garder une vie « normale », de ne pas se sentir consignée à son domicile. Ce type de prestation, très apprécié des personnes âgées mais aussi des handicapés, est sollicité en appoint d'autres services d'aide, pris en charge par la collectivité via l'APA ou l'allocation handicap. Dans le volume horaire d'aide dont une personne dispose, elle peut procéder à certains arbitrages, et c'est dans ce cadre qu'elle choisit le déplacement accompagné. Cette solution soulage également les personnes qui ne se sentent plus très à l'aise au volant, mais qui n'ont pas d'autre choix pour se déplacer, notamment dans les zones rurales.

Toutefois, les structures associatives qui proposent du service à la personne manquent de moyens pour s'équiper de véhicules adaptés aux transports des personnes à mobilité réduite, ce qui est nécessaire même si les handicapés ne constituent pas 100% de leur clientèle. Et même dans le cadre d'un partenariat avec une commune, les moyens ne sont pas toujours suffisants.

Une autre préoccupation du secteur de l'aide à domicile est liée aux déplacements des professionnels. Ce sont des métiers très exigeants en terme d'horaires et de flexibilité, mais peu valorisés et mal rémunérés, d'autant plus que le temps partiel est la règle dans ce secteur qui emploie des femmes à 90%. Surtout, la mobilité est indispensable, et l'absence de voiture personnelle constitue l'un des obstacles les plus fréquents au recrutement. A l'avenir, il risque de devenir

plus difficile d'attirer vers ces métiers, si le prix des carburants repart à la hausse, car les indemnités kilométriques versées aux salariés ne compensent que partiellement leurs frais.

**Cet accompagnement humain apparaît de plus en plus nécessaire dans toute la partie service de l'activité de transport**, a fortiori quand il s'agit « d'aller chercher le client ». Et même les plus gros opérateurs ne s'y trompent pas. **La RATP envisage ainsi de mettre en place un accompagnement dédié dans certaines stations de métro**, afin de sécuriser les correspondances. Un agent effectuerait le parcours en boucle, selon le principe d'un pédibus souterrain. Le transporteur francilien souhaite également organiser des sessions de formation aux transports en commun destinées aux seniors, en adaptant un module qui existe déjà pour les publics en insertion. L'Union

## ..... éclairage

### Une logique de partenariat

L'association **Les Compagnons du voyage** a été créée en 1993 avec l'objectif d'apporter un service d'accompagnement aux personnes souffrant de handicaps physiques ou sociaux. Il s'agissait avant tout de soulager les familles en prenant en charge les déplacements hebdomadaires ou quotidiens d'un jeune, placé en institution spécialisée ou en foyer. L'association, qui bénéficie du partenariat de la SNCF et de la RATP, compte aujourd'hui une centaine d'accompagnateurs. La clientèle âgée a toujours été présente, mais de façon très minoritaire. Or, l'évolution de la demande fait qu'aujourd'hui, les Compagnons du voyage ont choisi de développer ce segment. « *Il a fallu pour cela mettre au point une gamme tarifaire spécifique* », souligne Chantal Couprie, déléguée générale de l'association.

Le service proposé met l'accent sur l'écoute et la qualité de l'accompagnement humain, ce qui permet une très grande souplesse. Le trajet ou le mode de transport peuvent être adaptés à la demande de la personne, en fonction de son état de santé par exemple. Ainsi,



*La qualité de l'écoute et de l'accompagnement humain sont à la base du service.*

une dame de 86 ans qui souffre de pertes d'équilibre a le choix entre le bus, la marche à pied, ou encore le taxi pour se rendre à sa séance de kiné... avec son accompagnateur.

Les accompagnements de personnes âgées s'effectuent plutôt en creux de journée, alors que les handicapés demandent des créneaux « scolaires ». Cela permet de compléter le volume horaire des accompagnateurs.

**Age d'Or services** a été lancé en 1991 sur le créneau spécifique de l'accompagnement aux personnes âgées et handicapées. C'est une filiale de la CNP. La société a ensuite développé une gamme plus large de services à domicile. Age d'Or est présent dans toutes les régions françaises, sauf la Corse. Aujourd'hui encore, l'accompagnement représente un peu plus de 40% de l'activité d'Age d'Or et la demande reste conséquente. La réglementation impose aux sociétés de services à la personne de ne pas réaliser plus de 50% de leur chiffre d'affaires dans l'accompagnement. Cette activité a été définie par la loi et se distingue nettement du transport par taxi.

Age d'Or services a développé des partenariats avec Air France, ADP ou la SNCF (Senior+ puis Facilio). Les agents d'Age d'Or services accompagnent ainsi 3 à 4000 personnes par an pour prendre leur train (essentiellement des +75 ans bien que le service soit ouvert aux +60 ans). Cette prestation ouvre droit à une déduction fiscale, et ne coûte finalement pas plus cher qu'un trajet en taxi.

Les professionnels recrutés par Age d'Or services sont en majorité des +50 ans (beaucoup de retraités de l'armée de terre). Les effectifs se féminisent peu à peu mais au départ, les recrutements étaient masculins à 90%, ce qui est une exception dans le secteur des services à la personne.

## A la recherche d'un modèle économique

**Relevant des services à la personne, le transport accompagné est financé en partie seulement par le bénéficiaire. Le développement de l'activité de transport accompagné se heurte au coût du service, ou du moins à la clé de répartition de ce coût.**

nationale de l'aide. **Si le prix payé par l'usager, en tenant compte de la réduction d'impôt, se rapproche d'une course en taxi, son utilisation restera exceptionnelle.** Le développement des chèques emploi service universels (CESU), ainsi que la mise en place de partenariat entre collectivité locale, caisse d'assurance ou de retraite et association prestataire de service peuvent néanmoins abaisser considérablement les coûts.

Un autre point noir concerne les déplacements des professionnels des services à la personne. Au total, plus d'un million de personnes devraient être employées pour la prise en charge des personnes âgées en 2025, contre 600 000 en 2005 (établissements + aide et soins infirmiers à domicile).

**Une solution réside dans la mutualisation des services et des ressources,** quand cela permet de

répondre à un besoin identifié sur un territoire pertinent, comme le montre l'exemple du transport dédié aux publics en insertion professionnelle à La Ciotat, récemment étendu aux personnes âgées. En 2006, l'association Voiture&Co lançait ce service, en partenariat avec le Centre communal d'action sociale. Très rapidement a été fait le constat suivant : le service était utilisé aux heures du matin et en fin d'après-midi, mais sans emploi au creux de journée. Or, le Centre social avait besoin de mettre en place un service de transports pour les personnes âgées. Le service a donc été élargi à cette catégorie d'utilisateurs depuis un an. Et Voiture&Co prépare avec le Centre de ressource et d'innovation mobilité handicap (CEREMH) un diagnostic accessibilité spécifique au public âgé.

*>>> Relevant des services à la personne, le transport accompagné est financé en partie seulement par le bénéficiaire. Le développement de l'activité de transport accompagné se heurte au coût du service, ou du moins, à sa prise en charge.*

## ..... éclairage L'exemple de « Sortir plus »

Le programme Sortir plus a été lancé à la demande des organismes Agirc et Arrco, qui assurent la tutelle de l'ensemble des caisses de retraites complémentaires. L'objectif était de permettre aux personnes âgées de conserver leurs habitudes et leurs activités sociales le plus longtemps possible. Les groupes se sont répartis le territoire français et se sont portés référents sur un certain nombre de départements pour y débiter la phase d'expérimentation.

Le groupe Agrica, qui gère les retraites des salariés du monde agricole, a développé un partenariat avec Domplus, entreprise d'intermédiation dans le domaine des services à la personne, afin de proposer le service sur les départements bretons et la Dordogne. Des conventions ont été signées avec un certain nombre de prestataires locaux, puis le service a démarré, d'abord dans une version test.

Les prestations de transport accompagné sont rémunérées via des carnets de CESU distribués par Agrica. Les chéquiers, d'une valeur de 150 euros, sont facturés au prix de 5 euros pour le premier, 15 euros pour le deuxième et 30 euros pour le troisième. Un allocataire pourra ainsi bénéficier de 450 euros de services en déboursant seulement 50 euros. Les bénéficiaires de l'aide doivent être âgés de plus de 80 ans, et percevoir une retraite complémentaire (montant indifférent). Leur degré de dépendance est évalué par un entretien téléphonique, sur des critères relativement souples. Qu'ils vivent à domicile ou en maison de retraite, ils n'ont pas besoin d'être titulaires de l'APA pour être éligibles. L'accompagnement peut être réalisé lors d'un déplacement motorisé ou piéton, quel que soit le motif. La prestation étant effectuée par des partenaires locaux, le trajet doit en général s'inscrire dans un périmètre limité.

Aujourd'hui, 52 départements français sont couverts par le service « Sortir plus ». Sur les départements couverts récemment, le nombre de CESU distribués a doublé d'une année sur l'autre. La mise en place du dispositif s'est faite d'autant plus facilement que les enseignes de services à la personne se sont structurées depuis 2006. Les collectivités locales sont associées à la démarche, via les CLIC. Responsables associatifs ou directeurs de maisons de retraites connaissent également le service et relaient l'information.

Le dispositif « sortir plus » soutient également les aidants naturels (famille, voisins, entourage proche). Contrairement à une idée reçue, le fait qu'il existe une aide institutionnelle n'exonère pas les aidants, mais leur permet au contraire de vivre leur rôle autrement et de retrouver de la motivation ou du plaisir à rendre service.

Une enquête réalisée l'an dernier par Domplus a mis en évidence la satisfaction des bénéficiaires. Certains d'entre eux ne sortaient plus. Leurs besoins de déplacements sont satisfaits ; ils ont aussi la possibilité de parler à quelqu'un, de retourner voir leurs amis, de participer aux fêtes locales, de se promener tout simplement sans avoir l'impression de déranger leur entourage.

# Les effets de la **crise**



**C**rise financière, crise économique, crise environnementale, crise énergétique, crise des matières premières, crise agricole, crise sociale, crise de gouvernance, crise du sens... L'année qui vient de s'écouler aura été consacrée à l'analyse, aux questionnements, aux prévisions, aux réactions. Si les experts s'accordent assez mal sur la forme de la courbe de la reprise, ou sur le rythme de celle-ci, ils sont unanimes pour

diagnostiquer la fin d'un cycle. Notre société serait en transition (depuis quand? jusqu'à quand?), en gestation d'un nouveau modèle de développement (ou de fonctionnement).

Cette conjoncture difficile, concomitante à la réforme de la taxe professionnelle, impacte lourdement les budgets des collectivités territoriales. Et la mise en place d'une fiscalité verte ne vient pas faciliter les choses...

## Entrer dans l'économie carbone

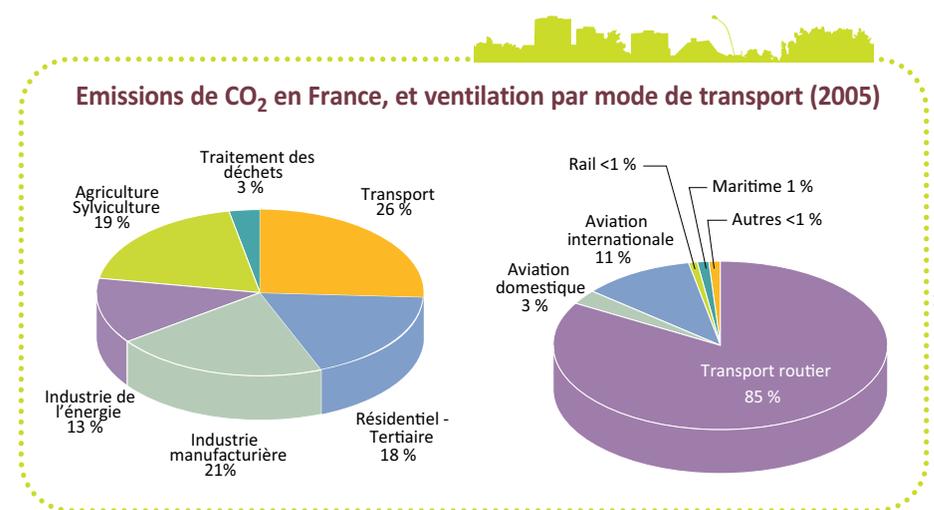
**Le projet de taxe carbone français ou le Sommet de Copenhague ont pour objet de poser les bases de cette nouvelle approche: en donnant un prix au carbone, on intègre les externalités négatives dues aux gaz à effet de serre. On admet que la production de carbone a un coût, qui doit être pris en compte par le marché.**

Même si le démarrage est complexe, si les arbitrages n'apparaissent pas toujours très clairs, et si les signaux ne sont pas éclatants, le mouvement est lancé: **maîtrise de la consommation énergétique, diversification des approvisionnements.**

Dans ce contexte, les politiques en matière d'urbanisme et de mobilité seront bien évidemment aux premières loges. L'urbaniste François Ascher, dans une conférence donnée en janvier 2006, posait ouvertement la question: **« Les risques de pénurie d'énergie et de changements climatiques doivent-ils et vont-ils conduire nos sociétés à limiter les mobilités**

**urbaines? »** Pour lui, il était totalement illusoire de compter, à moyen terme, sur une redensification des villes. Et il insistait sur le risque de remise en cause du droit à la mobilité.

Dans quelques années, il se pourrait bien que les collectivités locales aient à répondre à de nouveaux besoins, émanant de populations précarisées en raison de leur choix énergétiques (volontaires ou subis): pavillons mal isolés, quartiers accessibles uniquement en voiture individuelle, parfois les deux... Comment les territoires pourront-ils à la fois veiller à rationaliser leur consommation énergétique et spatiale tout



Statistiques de l'OCDE

en garantissant à tous l'accès aux commerces et aux services? Comment parviendront-ils, selon le mot de François Ascher, à **« trouver des solutions performantes du point de vue économique, équitables du point de vue social, et éthiques du point de vue environnemental »**?

L'équation sera d'autant plus difficile à résoudre que, du fait des conséquences de la crise et de la réforme des collectivités, **les budgets locaux devraient se trouver sérieusement contraints dans les prochaines années.** Déjà, en 2009, certaines collectivités pourraient ne pas présenter de comptes équilibrés. Les départements les premiers, plombés par l'effet de ciseau produit par l'alourdissement des dépenses sociales et la réduction des droits de mutation.

Réorganisation des compétences locales et des périmètres territoriaux, simplification des échelons administratifs, pérennisation des

ressources: les solutions au problème dépassent largement le cadre de cette étude. Mais leur mise en œuvre pèsera indéniablement sur l'organisation des services publics. Avec le risque de voir les collectivités locales s'engager dans une cure d'austérité budgétaire lourde de conséquences sur le plan social.

Pour autant, la période est propice à l'apparition de nouvelles formes d'action. **Réseaux sociaux, développement des nouvelles technologies ou de l'économie sociale et solidaire... sont autant de pistes à explorer pour les politiques publiques.** Le concept de coproduction est aujourd'hui très présent dans la société. Dans son aspect positif, il replace le citoyen (ou le consommateur) au cœur du sujet, et l'invite à jouer un rôle moteur dans le fonctionnement de la cité. Une autre lecture, moins réjouissante, y voit le résultat du désengagement

de l'Etat et des pouvoirs publics : quand il n'y a plus d'argent, on laisse à la communauté le soin de créer ses valeurs...

« Mieux respecter la dignité de chacun, admettre les différences et les particularités, rendre vie aux communautés de base de notre société, humaniser les rapports entre administration et administrés, en un mot transformer la vie quotidienne de chacun ». Cet extrait du discours de politique générale prononcé en septembre 1969 par

Jacques Chaban-Delmas résonne particulièrement aujourd'hui. C'est que la Nouvelle société a fait « pschiit », diront les cyniques. En oubliant un peu vite que le contexte d'alors était fort différent. « **Il y a peu de moments dans l'existence d'un peuple où il puisse autrement qu'en rêve se dire : quelle est la société dans laquelle je veux vivre ?** », disait-il encore à cette occasion. A cette époque, les jeunes retraités d'aujourd'hui avaient une vingtaine d'années.

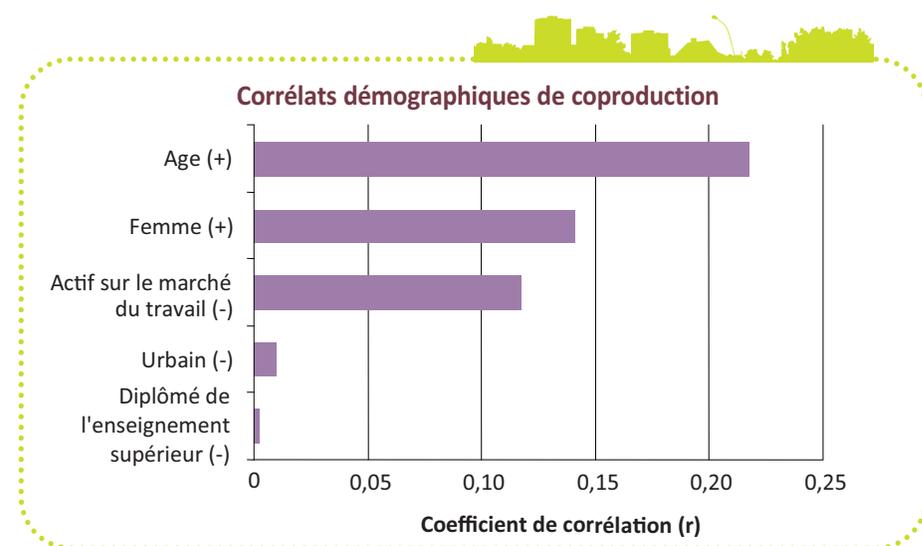
## Territoire, coproduction et numérique

Dans le cadre de son programme d'étude, Plus longue la vie, la Fondation internet nouvelle génération (Fing) a élaboré une série de scénarios destinés à illustrer des futurs souhaitables. Le principe est de mettre les outils multimédia au service des réseaux de proximité, que ce soit pour créer un outil de communication ou coordonner les services médico-sociaux à l'échelle d'un quartier, créer un espace d'échanges ancré sur une moyenne surface d'alimentation innovante, ou encore développer un service de déplacements partagés.

Ce dernier scénario, baptisé Cyclonaute, présente un service de transport par cyclo-pousse utilisé à la fois pour les déplacements de personnes âgées et les livraisons, ainsi qu'une centrale de mobilité participative appelée Naué, pour NAVigateur urbain étendu. En plus de l'offre de transports publics, l'interface intègre sous la forme d'une cartographie dynamique des offres de covoiturage.

Les utilisateurs ont accès au service via une carte « temps mobilité », qui leur permet de payer tous types de trajets (scénarios consultables sur [www.pluslonguelavie.net/Restitution-des-pistes-Seniorlab](http://www.pluslonguelavie.net/Restitution-des-pistes-Seniorlab)).

Une étude réalisée pour le ministère de la fonction publique montre d'ailleurs l'importance du potentiel de coproduction dans les services publics. Il semblerait que les per-



Ce graphique met en évidence la forte propension des personnes âgées et des femmes à s'engager dans la coproduction des services publics (enquête TNS Sofres réalisée en 2008 dans 5 pays européens : République tchèque, Danemark, France, Allemagne et Royaume-Uni).

sonnes âgées soient particulièrement enclines à cette forme d'action, et spécialement dans les domaines de l'environnement local

et de la santé. Ce modèle de coproduction est présenté comme la clé de l'amélioration des services publics.

## ..... éclairage Conseil des aînés

Le Conseil des aînés de Villeurbanne a été mis en place en 2005, pour une première période expérimentale de 3 ans. La reconduction a été votée lors d'un récent conseil municipal. Le Conseil des aînés compte une quinzaine de membres, issus des conseils de quartier. Trois élus y siègent également, les adjoints aux personnes âgées, à la vie associative et à la démocratie locale. Le Conseil des aînés se réunit 3 à 4 fois par an. Il s'agit d'un groupe de réflexion dont la mission est consultative. Son fonctionnement est défini par une charte intitulée « Faire vivre la ville de toutes les générations », qui en fixe les grandes orientations : construire des passerelles entre les différentes facettes de la politique municipale ; changer le regard des autres sur les personnes vieillissantes ; et enfin poursuivre des objectifs opérationnels permettant de rendre visibles la diversité des personnes vieillissantes. Le Conseil des aînés est organisé sous la forme de deux commissions (habitat et intergénération).

Le Conseil se réunit à la Maison des aînés, récemment rénovée, où sont regroupés le service gérontologique, une partie du centre communal d'action sociale et l'Office villeurbannois des personnes âgées et retraitées (OVPAR). Ce lieu symbolise l'engagement municipal en direction des personnes âgées.

# Conclusion



© Phovoir

*Avec l'avancée en âge, la marche devient le mode de déplacement majeur.*



---

S'interroger sur la mobilité des seniors revient à s'interroger sur leur place, leur identité et leur rôle dans la société : où sont-ils ? Qui sont-ils ? Où vont-ils et pourquoi faire ? On l'a vu, le sujet est bien plus vaste que l'accessibilité ou la prise en charge de la dépendance. **La mobilité des personnes âgées, c'est de l'urbanisme, du développement économique, de la politique culturelle, de l'action sociale (pour les seniors mais aussi par les seniors) et sanitaire, du transport...**

Les générations qui ont vu la France changer arrivent à l'âge de la retraite. Ces baby-boomers n'ont rien fait ou presque comme leurs parents ; il y a donc toutes les raisons pour qu'ils changent le visage de la vieillesse. Puisqu'ils investissent la vie associative et la vie politique, puisque le *grey power* gagne du terrain, laissons les seniors se mettre au travail. Appréhender le vieillissement en termes de coûts revient à se condamner à l'inaction. A tous les niveaux de collectivité, les budgets explosent : APA, financement des retraites, mise en accessibilité des bâtiments publics ou des réseaux de transports... Dans ces conditions, certains sont tentés par la solution technologique : robots, capteurs, Internet permettent de réduire les coûts de fonctionnement, notamment en personnel. Mais quand tout cela sera-t-il véritablement opérationnel ? Qui prendra en charge l'investissement initial ? Et la maintenance de tous ces dispositifs bourrés d'électronique ? Sans oublier la qualité de

vie des personnes : **qui a envie de vieillir entouré d'écrans tactiles et de puces électroniques ?** Le multimédia et les nouvelles technologies peuvent rendre de grands services, à condition de ne pas devenir les outils d'un télé-contrôle permanent. Plutôt que de céder au mirage du tout numérique, pourquoi ne pas compter d'abord sur les ressources humaines ?

Rythmes, motifs, régularité : les déplacements des retraités échappent aux schémas classiques. Seule une offre flexible, variée et segmentée peut répondre aux nouveaux besoins. Une offre éloignée des solutions « tout infrastructure » et « 100% techno ». Une offre plurielle faisant appel à la coproduction, réunissant des infrastructures lourdes et capacitaires, ainsi que des services plus diffus, comme le vélo ou la voiture en libre service, la location longue durée, le covoiturage... **Une offre qui reste encore à inventer, et pour laquelle la collectivité serait un partenaire-régulateur** garantissant sa pérennité en l'inscrivant dans les documents d'urbanisme ou de déplacements.

Le 29 avril 2009 était la première journée européenne de la solidarité entre les générations. L'Union européenne envisage maintenant de déclarer **2012 année du vieillissement actif et de la solidarité intergénérationnelle**. Il s'agit de valoriser les compétences des plus âgés non seulement dans l'entreprise, mais dans tous les domaines de la société.

# Pour aller plus loin...



## Entretiens réalisés

- Hervé Le Bras, démographe, Ecole des Hautes études en sciences sociales, p.9
- Valérie Gruau, fondatrice du site seniorsavotreservice.com, p.20
- Benoît Goblot, directeur général de Senioragency, agence de marketing, p.38
- Dany Montois, adjointe en charge des personnes âgées, de la solidarité et des centres sociaux, Villeurbanne, p.41
- Marlène Hubert, responsable du développement, Arefo, p.41
- Patrick Larible, conseiller régional en charge du Handicap, région Poitou-Charente, p.44
- Marc de Jerphanion, Targeting, agence de conseil en déplacement, p.46
- Lisette Le Texier, directrice du Centre communal d'action sociale de Palaiseau, p.49
- Jean Sivardière, président de la Fnaut, p.51
- Delphine Teulières, responsable diagnostic accessibilité, Ville de Trouville, p.56
- Franck Bodin, maître de conférence à l'Université de Lille, p.58
- Françoise Brunel, chef de projet marketing, Union nationale de l'aide, des soins et des services à domicile, p.61
- Chantal Couprie, déléguée générale de l'association Les compagnons du voyage, p.62
- Bruno Chrisostome, responsable du développement et des partenariats commerciaux, Age d'Or services, p.62

- Sylvie Gualdo, responsable du programme « Sortir plus », Groupe Agricola, p.65

## Bibliographie

- Approche du coût de la dépendance des personnes âgées à domicile. Credoc, 2005
- Atlas du vieillissement. Agence d'urbanisme de Lyon, 2008
- L'automobile en France : comportements, perceptions, problèmes, perspectives. Jean-Pierre Orfeuill
- L'avenir des retraites. HSBC Assurances, 2009
- Conduite automobile et vieillissement cognitif. Recherche effectuée par Colette Fabrigoule, CNRS, et Sylviane Lafont, Inrets, 2009-09-03
- Défi d'un espace public sécurisé : intégrer les besoins des aînés et des handicapés. Dossier publié par l'association suisse Rue de l'avenir, 2009
- Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées, recherche réalisée par Catherine Espinasse pour le Predit
- Les Français et le grand âge. Enquête TNS Sofres pour la Fédération hospitalière de France, mai 2009
- L'impact de l'allongement de la durée de vie sur les systèmes d'aide et de soin. Rapport du Conseil économique et social, 2007
- Mise en place d'un observatoire économique et social du secteur des services à la personne. Etude Rexecode, 2009
- Mobiles, eux aussi. Dossier paru dans la revue Leonardo éditée par

l'association transports & environnement, 4/2006

- Mobilité des seniors : un véritable enjeu économique. Hélène Lewan Ville&Transports-magazine du 1/10/2008
- Mutations de la société française : mieux comprendre la mobilité aujourd'hui, enquêtes réalisées pour la société Keolis en 2007
- Les personnes âgées et le risque routier. Etude réalisée par le cabinet Gaultier & associés pour la Prévention routière, novembre 2008
- Personnes âgées dépendantes : bâtir le scénario du libre choix. Rapport du Centre d'analyse stratégique, 2006
- Plaidoyer pour une plus grande solidarité entre les générations. Brochure publiée par l'association AGE, 2009
- Projection de la mobilité quotidienne d'une population vieillissante, potentiel pour de nouveaux marchés de transport à la demande. Virginie Dejoux, Yves D. Bussière, Jean-Loup Madre, Jimmy Armoogum – Inrets
- Rapport annuel 2009 de la Fondation Abbé Pierre
- Rapport 2006-2007 de l'Observatoire national de la démographie des professions de santé (ONDPS)
- Santé et territoires. Rapport du cabinet Code pour l'ADCF, 2008
- Seniors et cité. Rapport du Conseil économique, social et environnemental, 2009
- Les seniors et la sécurité routière. ATE, 2006
- Seniors : quelle intégration dans

les documents de planification et d'urbanisme. Fnau, 2007

- Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences. Rapport du cabinet Adetec, 2004
- Les services à la personne. Rapport du Conseil économique, social et environnemental, 2008
- Share (Survey of health, aging and retirement in Europe), enquête européenne consultable sur le site de l'Institut de recherche et documentation en économie de la santé : www.irdes.fr
- Une vie en plus. La longévité, pour quoi faire ? Joël de Rosnay, Jean-Louis Servan-Schreiber, François de Closets, Dominique Simonnet, Collection Points Seuil.
- Vieillesse, activités et territoires à l'horizon 2030. Michal Godet et Marc Mousli ; La Documentation française, 2006
- Vieillesse de la population et habitat. Programme de recherches du Plan urbanisme construction architecture (PUCA), ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
- Vieillesse et transport, concilier mobilité et sécurité. Etude OCDE, 2001
- Le vieillissement des immigrés en France. Rapport CNAV, 2001
- Vieillesse des populations et état de santé dans les régions de France. Rapport de la Fédération nationale des observatoires régionaux de santé, 2008

---

• Villes et vieillir. Ouvrage collectif. Documentation française, 2004

## Supports méthodologiques

- Les aînés : les oubliés de la sécurité. Diagnostic sécurité réalisé à Genève par l'association transport et environnement, 2008
- Guide mondial des Villes amies des aînés. OMS, 2007
- [www.aeneas-project.eu](http://www.aeneas-project.eu)
- Label Bien vieillir-Vivre ensemble, protocole conseillé pour la phase d'audit urbain. Document disponible sur le site du ministère du Travail, des Relations sociales, de la Famille, de la Solidarité et de la Ville ([www.travail-solidarite.gouv.fr/espaces/personnes-agees/grands-dossiers/programme-national-bien-vieillir/label-bien-vieillir-vivre-ensemble.html](http://www.travail-solidarite.gouv.fr/espaces/personnes-agees/grands-dossiers/programme-national-bien-vieillir/label-bien-vieillir-vivre-ensemble.html))
- Diagnostic sécurité aînés, association Transport et environnement ([www.ate.ch](http://www.ate.ch))
- Quizz seniors de la Prévention routière ([www.preventionroutiere.asso.fr/senior\\_restез\\_mobile.aspx](http://www.preventionroutiere.asso.fr/senior_restез_mobile.aspx))
- PDU et accessibilité aux personnes handicapées. Certu, 2009
- Éléments de méthodologie sur les diagnostics d'accessibilité. Certu, 2008
- Centre de ressources et d'innovation mobilité handicap (CEREMH) [www.ceremh.org](http://www.ceremh.org)

## A lire dans les éditions du GART

### Études

- « Urbanisme commercial et politiques de déplacements. Jalons pour un aménagement économique durable ». Décembre 2007
- « Solutions juridiques et financières pour le développement des projets de transports locaux: Quelle place pour les PPP ? ». Octobre 2007
- « Financement des transports publics urbains. Quel bilan à fin 2007 ? Quelles perspectives ? », GART avec l'Association des Maires des Grandes Villes de France et l'Association des Communautés Urbaines de France et le Groupe Caisse d'Épargne. Septembre 2007

### Annuaire

- « L'année 2007 des transports urbains ». 2008
- « Annuaire national des transports publics 2007 ». Octobre 2007
- « Annuaire de la tarification des transports régionaux ». Octobre 2007
- « La tarification unique dans les transports publics départementaux ». Septembre 2007

---

### Conduite de l'étude

Sandrine Garnier, [mobilenville@gmail.com](mailto:mobilenville@gmail.com)

### Sous la direction de

Chantal Duchène, Directrice Générale du GART

### Conception de la couverture et de la charte graphique

Bertrand Dubois

### Conception et réalisation de la maquette

Evelyne Simonin

Imprimé par Brindel



# La MOBILITÉ DES SENIORS

Besoins de déplacements  
liés au vieillissement de la population

Les générations du baby-boom arrivent à la retraite. Assurés de vivre plus longtemps, en meilleure santé et plus confortablement que leurs aînés, ces « nouveaux vieux » révolutionnent le 3<sup>e</sup> âge et s'affirment d'autant plus qu'ils compteront bientôt pour un tiers de la population française. Surtout, ils entendent bien ne laisser à personne le soin de décider pour eux-mêmes. C'est qu'ils ont accompagné les bouleversements de notre société contemporaine, au premier rang desquels figure l'individualisation des comportements !

De plus en plus motorisés, périurbains, les seniors sont aussi de plus en plus mobiles. Répondre à leurs besoins de déplacements nécessite de travailler trois axes majeurs : anticiper et dédramatiser l'abandon de la conduite automobile ; donner à tous la possibilité de se déplacer librement, à un coût acceptable pour l'individu comme pour la société ; enfin, garantir la sécurité des piétons âgés en leur assurant des cheminements aisés et confortables. Sur ces questions, les collectivités territoriales sont en première ligne. Communes, intercommunalités et départements pour l'action sanitaire et sociale, régions dans l'organisation du système de soins et acteur majeur des politiques territoriales.

**Construire une mobilité durable pour tous suppose de passer d'une approche industrielle à une logique de services, d'envisager de nouveaux modèles de fonctionnement. Se pencher sur la mobilité des seniors renvoie à considérer leur place dans la collectivité. Les déplacements constituent la frontière commune entre les services de transports, les politiques sociales, le développement économique, la vie culturelle... Ils sont au cœur du vivre-ensemble.**