



PERSPECTIVES ET SOLUTIONS POUR LA MOBILITÉ DES SENIORS

Avril 2025

AVANT-PROPOS

Mots libres de **Gérard Hernja**

"La mobilité est un phénomène essentiel à chaque étape de la vie. La **vieillesse** est une étape particulière de la vie. Elle ne pourra donc se vivre sans une approche particulière de la mobilité.

Ce qui a changé avec les seniors c'est qu'ils sont, en nombre et en proportion, **bien plus nombreux et présents** aujourd'hui. Ce qui a changé c'est qu'ils affirment leur **volonté de bien-vivre toutes les étapes de leur vieillesse** et qu'ils attendent que la société le leur permette.

Ce qui ne change pas c'est que la définition acceptée de la **mobilité reste dépendante des transports et des déplacements, surtout automobiles**. La mobilité reste encore construite sur des impératifs de fréquence, de distance, de puissance et de rapidité qui la rendent étouffante pour tous, mais plus encore pour ceux qui vieillissent.

Alors, il est indispensable de rappeler que **si la mobilité a besoin du déplacement ou des transports pour se concrétiser, elle n'est ni les déplacements ni les transports**. Parce que la volonté de bien-vieillir des seniors ne peut s'arrêter ni au seuil de la vieillesse ni lorsque la conduite automobile ou même les déplacements deviennent impossibles. Les questions de la santé ou du logement et en filigrane celles de la perception par les

seniors du sens de leurs déplacements et de leurs vies, sont alors des dimensions essentielles.

Les **risques liés à la présence des seniors sur l'espace routier** méritent d'être évoqués en tant que phénomènes associés à tous leurs déplacements. Parce que si l'actualité rappelle opportunément les dangers créés par les seniors au volant, elle évoque moins souvent les cas où ils sont victimes d'accidents, notamment en tant que piétons, ou lorsqu'ils meurent du fait de ne plus pouvoir se déplacer. **Comme si le prix de la vie était fondamentalement différent selon l'âge.**

La question de la mobilité des seniors doit donc être abordée avec méthode et humanisme, comme une forme de **philosophie du temps qui reste**. Une philosophie qui aspire à **faire du senior l'acteur mais aussi l'auteur de son itinéraire de mobilité**. Pour tracer cet itinéraire singulier et personnel, **l'éducation** garde toute sa place, et c'est sans aucun doute innovant de l'envisager ainsi. Une éducation qui construira un **continuum d'actions et de réflexions impliquant les seniors le plus tôt possible pour préserver durablement leur autonomie**. Parce que l'autonomie, comme gage du bien-vieillir, est moins une question de transports et de déplacements que **de partage et de désir.**"

LE CDPE POUR IMAGINER LA MOBILITÉ DES SENIORS DE DEMAIN

Le Cercle des Partenaires Engagés dans la mobilité des seniors rassemble des acteurs et des experts dans des domaines complémentaires permettant d'avoir une vision à 360° de la problématique de la mobilité des seniors. Ses membres ont auditionné un ensemble varié d'acteurs, de structures, de porteurs de projets, pour nourrir et compléter les expertises au sein du Cercle, permettant également de prendre en compte les évolutions autour de ces problématiques.

A. LE "BIEN VIEILLIR" EN FRANCE

Les constats qui nous ont réunis

Fin 2022, la proposition de loi “bien vieillir” pose la question de l’adaptation de notre société face à la pression démographique du vieillissement de la population française : **en 2040, ¼ des Français aura plus de 65 ans**¹. Au-delà de la question de l’adaptation de nos infrastructures, cette arrivée dans le débat politique du sujet “seniors” nous rappelle que **la vieillesse doit être prise en compte non pas seulement dans une dimension médicalisée, mais bien comme un projet commun de société**. Parce que la vieillesse fait partie du cycle de la vie, il est souhaitable pour chacun de vivre cette période de vie dans les meilleures conditions possibles et de l’anticiper sereinement. La société au globale se portera mieux si à tous les âges de la vie les individus vivent dans une projection positive de leur vieillesse.

Cependant aujourd’hui, l’imaginaire associé au vieillissement en EHPAD – indispensable lorsque le maintien à domicile n’est plus envisageable – est mis à mal du fait d’un traitement médiatique focalisé sur les dysfonctionnements de certains établissements.

Se posent également des questions – d’ordre moral et éthique – : **que signifie “bien” vieillir ?** Dans quelle mesure est-ce au politique de porter cette injonction à une forme de bonheur (ou de bien-être) pour les personnes âgées ? N’est-ce pas même leur retirer une part de leur agentivité en supposant qu’il incombe au politique de donner les conditions de réalisation du bonheur à ses citoyens ?

La proposition de loi “bien vieillir”, avait pour angle le maintien à domicile le plus longtemps en âge, la lutte contre l’isolement, l’amélioration des conditions d’accueil dans les établissements. La notion de “bien vieillir” signifierait alors le **bien-être dans l’âge**. Dans la définition du bien-être on retrouve des éléments de confort **physique**, de bonne **santé**, mais aussi des notions **affectives**,

comme le fait de vivre dans un lieu chargé de souvenirs et qui nous procure du bonheur.

On peut y voir une réponse directe à la problématique d’accueil dans les EHPAD. Cependant, en encourageant le maintien à domicile sans prendre en compte la question de la mobilité, la proposition de loi présentait un projet de société dans lequel les personnes âgées risqueraient de se retrouver **assignées à résidence**. La **perte de l’accès à la voiture individuelle et des capacités à conduire** risque de couper du monde les personnes âgées, et par la même occasion à mener à un **isolement social** pouvant se transformer en une sorte de petite mort.

L’isolement des seniors est la conséquence de leur **invisibilité dans notre société** : on exclut petit à petit les personnes âgées du marché du travail, mais également de l’espace social et même de l’espace public. Invisibles, ils deviennent exclus. C’est pourquoi il nous faut **inverser cette tendance en rendant visibles les seniors**, leurs problématiques, leurs besoins et leurs envies, pour pouvoir les inclure pleinement à la société.

La mobilité, sujet de société pourtant transversal, n’est pas ou peu incluse dans le texte initial, ni dans le texte final de la Loi Bien Vieillir du 8 avril 2024². D’ailleurs, cette loi a fini par aboutir après de nombreux mois d’errance et de reports, laissant entrevoir une forme de désintérêt politique pour la prise en compte de cette question qui pourtant touche ou touchera tout le monde.

Surtout, cette loi, qui devait être suivie par une loi de programmation “grand âge” pour financer cette adaptation de notre société, ne permet pas de construire des réponses aux problématiques aujourd’hui rencontrées par les seniors en France.

¹Insee, ²LOI n° 2024-317 du 8 avril 2024 portant mesures pour bâtir la société du bien vieillir et de l’autonomie

Ces problématiques sont les suivantes :

- **Une précarité croissante** : L'association Petits Frères des Pauvres alerte sur la dégradation de la situation financière des personnes âgées depuis 10 ans. La crise sanitaire de 2020 a amplifié le renforcement des problématiques d'isolement social et de sédentarité, dont il est encore difficile de se relever pour moult foyers. En 2024, on estime à environ 2 millions les personnes de 60 ans et plus qui vivent sous le seuil de pauvreté¹.
- **Des situations d'isolement alarmantes** : 1,3 millions de personnes de plus de 60 ans ne voient jamais ou quasiment jamais leur famille, 3,9 millions n'ont pas ou quasiment pas de relations amicales et 530 000 personnes âgées sont en état de « mort sociale »². Près de 10 % des plus de 60 ans se sentent seules « tous les jours ou souvent »². La traduction de cet isolement passe par le fait de moins sortir de chez soi et de faire moins d'activités : 78 % n'en pratiquent pas, tandis que 74 % souhaiteraient voir se développer des loisirs adaptés².
- Une population touchée par la **fracture numérique** : 62 % des plus de 75 ans n'ont pas accès à internet³ et 4 millions de personnes âgées de 60 ans et plus n'utilisent jamais Internet⁴. Dans une société qui numérise de plus en plus ses services, il est nécessaire d'en faciliter l'accès aux plus éloignés.
- Une relation forte à la **voiture individuelle** : la voiture est le mode principal de déplacements chez les seniors, pouvant mener à des situations de dépendance, d'immobilité ou de précarité énergétique.
- Le manque de prévention et d'acculturation aux enjeux de la mobilité entraîne un **risque accru d'immobilité** chez les seniors, ce qui a des conséquences sur l'autonomie et la santé physique des personnes âgées. 40 % des seniors n'ont jamais réellement réfléchi aux défis de la mobilité et considèrent souvent le déménagement comme la seule solution. De plus, dans les accompagnements de Wimoov, un tiers des ateliers proposés sont dédiés à l'initiation à la mobilité. En raison de la pénurie de ressources et d'alternatives, de nombreux seniors risquent l'immobilité. Par exemple, dès 65 ans, 1 senior sur 6 ne sort que 2 à 3 fois par semaine⁵.

« Participer au CDPE a offert un espace propice à l'enrichissement des connaissances sur la mobilité. Les auditions et les échanges ont permis de confronter différentes perspectives et d'entendre des actions concrètes qui améliorent le quotidien des seniors. »

¹Rapport Petits Frères des Pauvres - 9^{ème} édition, 2024 ;

²Petits Frères des Pauvres, 2021 ;

³« 15 % de la population est en situation d'illectronisme en 2021 », Insee, 2023 ;

⁴Petits Frères des Pauvres et CSA, 2018 ;

⁵Laboratoire de la Mobilité Inclusive, 2014 ;

⁶Baromètre des Mobilités du Quotidien - 2^{ème} édition, Wimoov., 2022.

« En faisant partie du CDPE, l'ADEME saisit une occasion unique de contribuer au développement d'une expertise commune sur la mobilité des seniors. La réalisation d'une expérimentation doit permettre de tirer des enseignements pour anticiper les besoins et les conditions de mobilité des seniors dans l'objectif de faciliter leur place dans la société. Ces enjeux essentiels sont à la croisée des politiques publiques, de l'innovation et de la solidarité intergénérationnelle. »

Pierre Taillant, pour l'ADEME

« Le CDPE a permis d'éclairer les enjeux et de faire des propositions très concrètes pour Agir ensemble. Avec le CNAM et le Fonds ODD 17, Le RAMEAU s'engage à explorer les leviers d'accélération territoriale du déploiement des solutions innovantes développées par Wimoov et ses partenaires publics et privés. »

Charles-Benoît Heidsieck, pour Le Rameau

B. UNE MÉTHODE INNOVANTE POUR FAIRE RECONNAÎTRE NOTRE PROBLÉMATIQUE

Une diversité d'acteurs pour une construction commune

Partagés par nombre d'acteurs engagés dans la lutte contre la perte d'autonomie et la prévention de l'isolement des personnes âgées, les constats sont alarmants. **Nous ne sommes pas prêts** car nous ne prenons pas pleinement la mesure des bouleversements sociétaux nécessaires à l'adaptation de notre société au bien vieillir de toutes et tous d'ici à 2050.

Depuis 2015, Wimoov a adapté son **dispositif d'accompagnement** des publics en insertion socio-professionnelle au public senior, avec des résultats sans appel : **100 % des seniors accompagnés se déplacent, et toutes les parts modales augmentent à l'exception de la voiture individuelle**. Wimoov a décidé de réunir les acteurs clés du champ de l'autonomie et du social, et du champ de la mobilité et des transports, ainsi que toutes les expertises complémentaires nécessaires pour réfléchir ensemble à l'identification des besoins et des solutions pour trouver le **modèle économique de la mobilité des seniors**. Les solutions de mobilité grand public ne sont pas pensées à partir des besoins des usagers les plus fragiles, elles ne correspondent donc pas à l'usage. À l'inverse, les solutions développées spécifiquement pour ces publics ne trouvent pas leur modèle économique et ne bénéficie d'aucune pérennité. Ainsi, le Cercle des Partenaires Engagés (CDPE) s'est créé autour d'une triple ambition :

- Partager les expertises respectives des membres du Cercle, en fonction de leurs connaissances des seniors et de leur domaine d'action,
- Co-construire une expérimentation nationale autour du changement d'échelle et de la mesure d'impacts (sécurité routière, santé, lien social, développement économique) de l'accompagnement à la mobilité des seniors, pour démontrer une évolution positive des comportements et ainsi trouver un modèle économique fiable et pérenne,
- Rédiger un plaidoyer en faveur de la mobilité des seniors, accessible à chacun des membres et dont chaque membre du Cercle peut se saisir en totalité ou par l'angle qui le concerne prioritairement.

Le seul sujet qui réunit la mobilité et les seniors aujourd'hui est le débat sur la visite médicale obligatoire à 75 ans pour le maintien du permis de conduire. Or, il s'agit d'un débat qui cristallise l'opinion sans pour autant explorer les alternatives nécessaires à l'enjeu du sujet. Il est fondamental **de prendre en compte la mobilité des seniors comme un sujet de transport et de mobilité** car les besoins spécifiques de ces usagers ne sont pas entendus. Les contraintes de mobilité peuvent être très différentes du grand public, alors que le contexte territorial agit aussi sur l'individu. C'est un **enjeu sociétal et économique majeur**, la mobilité étant centrale dans l'accès aux services essentiels, aux soins, aux commerces, aux loisirs, et au lien social.

C. DES PARTENAIRES ENGAGÉS

Membres & experts participants

Ses membres :

- ADEME : Pierre TAILLANT
- AG2R : Laurence YALA, Stéphanie TRISTANT, Marielle DELHOMME
- MACIF : Alice SOREL
- Malakoff Humanis : Agnès LANCY, Sophie ROGNIAUX, Maryse POULNOT, Clémence DELOBELLE
- Mixing Générations : Mélissa ASLI-PETIT
- Réseau Villes Amies des Aînés : Angélique GIACOMINI, Corinne GIRARD, Pierre-Olivier LEFEBVRE
- Transdev : Julien AUGERAT
- Wimoov : Florence GILBERT

Ses experts invités :

- Agence Nationale de la Cohésion des Territoires : Julie-Jane THOREAU, David ARMELLINI
- Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie : Benjamin LEROUX, Aude MUSCATELLI
- Direction générale des infrastructures, des transports et des missions : Pierre SOULIÉ, Élodie BOURGEOIS
- Direction de la Sécurité routière : Anne-Marie GALLOT
- Le Rameau : Charles-Benoit HEIDSIECK
- Caisse des dépôts et consignations : Loïc ROLLAND, Pierre AUBOUIN, Laure DE LA BRETÈCHE
- Association des Petites Villes de France : Marie COULET
- Tatiana STOICA : doctorante en sciences de gestion, Bureau d'économie théorique et appliqué, Université de Lorraine



AG2R LA MONDIALE



Mixing Générations



LES DÉFIS DE LA MOBILITÉ DES SENIORS

Les 20 auditions réalisées entre le 10 mai 2022 et le 2 octobre 2024 dans le cadre des réunions du Cercle des Partenaires Engagés dans la mobilité des seniors ont permis de nourrir notre vision à 360° de la problématique des seniors, allant de l'étude sur les déplacements des seniors par Transdev au témoignage d'une association de représentants de personnes âgées, en passant par des gérontologues et des ergothérapeutes. Vous trouverez la liste des personnes et structures auditionnées en page 26. Les constats et enseignements de ce rapport sont la synthèse de ces auditions et des échanges qui s'en sont suivis.

QUI SONT LES SENIORS ?



On ne peut parler des “seniors” comme d’une catégorie unique de population. Communément, on désigne comme seniors les personnes de plus de 65 ans, ce qui coïncide globalement avec le passage à la retraite ; avec une bascule vers 75-80 ans où la perte d'autonomie devient un facteur différenciant.

Le **seul critère d'âge** ne permet donc pas à lui seul de comprendre toute la variété des profils de seniors, encore moins de leurs besoins de mobilité. Pour avoir une représentation plus nuancée et proche de la réalité, on doit également tenir compte de **l'état de santé** (physique et cognitif, la dépendance pouvant être définie à partir du GIR4¹), de l'activité et du **milieu socio-culturel** (le passage à la retraite étant clé), du **lieu de résidence** (la réalité des habitudes de vie et de mobilité sont, pour tous les âges, différenciées selon la densité du territoire où l'on vit)... C'est ce que le CDPE s'est attelé à faire, pour viser une représentation inclusive de la diversité des seniors, du “jeune retraité” actif à la personne en perte d'autonomie physique partielle ou totale.

¹La grille AGGIR est utilisée pour évaluer le niveau de perte d'autonomie d'une personne âgée. A l'issue de l'évaluation, la personne âgée est classée dans 1 des 6 GIR possibles. Apa : qu'est-ce que le GIR 1, 2, 3 ou 4 de la grille AGGIR ?, service-public.fr

Avant de parler des modes de transports et des solutions de mobilité à destination des seniors, il convient de **partir de l'expression des besoins des seniors pour leur offrir les solutions adéquates**. Selon l'âge on observe des comportements de mobilité différents :

- 60 à 64 ans : Mobilité constante. Pratiques variées et actives.
- 65 à 84 ans : Arrêt progressif de la **marche** pour ceux qui ont des **pathologies physiques**, arrêt progressif de la voiture pour ceux qui ont des problèmes cognitifs. Les personnes deviennent de moins en moins mobiles à mesure que la santé se détériore, et donc **de plus en plus aidées**. Stabilité au niveau de l'**usage des transports en commun**.
- À partir de 85 ans : Alors qu'avant 85 ans on observe un **report modal de la voiture vers la marche**, plus l'âge avance et plus les pathologies expliquent le **décroit de la marche**. Les personnes sont dépendantes et se déplacent peu. On observe une forte **augmentation de l'immobilité** (19 % des 85 ans et plus ne sortent pas plus d'une fois par semaine de chez eux, contre 6 % des 75-84 ans). La pratique de la marche et l'usage de la voiture diminuent fortement (de 67 % de part modale de la voiture pour les 75-84 ans à 41 % pour les plus de 85 ans ; 42 % des plus de 85 ans ne pratiquent jamais la marche, contre seulement 29 % chez les 75-84 ans)¹.

Pourquoi se déplacent-ils ?

Du point de vue des renoncements à la mobilité, les seniors vont **privilégier la réponse à leurs besoins primaires** (rendez-vous de santé ou administratifs), au dépend des loisirs et du lien social.

Or, on observe un **changement structurel au niveau des pratiques sociales** de la génération des 60 ans et plus d'aujourd'hui : la vie sociale est une composante importante qui renvoie donc à un fort besoin de mobilité (accès à la culture, aux loisirs, aux amis, à la famille...).

Les **jeunes retraités en 2024 sont des personnes actives, connectées**, qui ne se perçoivent pas comme "vieux" ou limitées. Cependant, le passage à la retraite, bien qu'il ne soit pas qu'une question d'âge, marque une **rupture de vie importante** en termes d'habitudes de vie et donc de mobilité. Plus elle sera prise en compte tôt, mieux elle sera vécue. Cela en fait un moment clé de prévention.

Comment saisir les besoins de mobilité des seniors ?

L'accompagnement et le lien social

Les personnes âgées, ont envie d'**espaces d'échanges intergénérationnels**, de **participer à la vie citoyenne**, d'**avoir un espace public accueillant, des loisirs et des sorties dédiées...** S'il est vrai que la demande d'aide et de soin à domicile est exprimée, ce n'est que parmi de nombreuses autres actions qui, au contraire, incitent à **sortir de son domicile et à faire partir du collectif, de la ville et de la société**.



Une conseillère mobilité senior diagnostiquant les problématiques de mobilité de personnes âgées

Zoom sur Émilie, conseillère mobilité senior Wimoov : Émilie part à la rencontre des seniors autour d'Angers (49), de préférence à leur domicile pour amorcer un parcours durant lequel les personnes sont accompagnées individuellement et via des ateliers collectifs. Elle souligne que les plus âgés n'utilisent pas les transports en commun, et que le fait de les accompagner permet de les rassurer. Elle travaille aussi avec des acteurs locaux : elle oriente régulièrement des seniors vers l'association Place au vélo, qui propose des remises en selle et une école du vélo pour un public adulte.

"L'accompagnement de Wimoov m'a apporté beaucoup de choses ! Je me suis sentie valide, j'ai réappris à sortir et à réutiliser les transports en commun. Je suis sortie de ma déprime, j'ai repris confiance en moi, je n'ai plus peur, plus d'angoisses. J'ai des activités à l'extérieur, je vais à La Poste seule, voir mes amies..."
Madame D. - 85 ans, Bordeaux (33)

UNE GÉNÉRATION VOITURE ?



L'avènement de la voiture lors de la seconde partie du XX^{ème} siècle – conséquence du développement de la société de consommation, d'un essor économique formidable et de politiques en faveur de ce mode de déplacement – a façonné une **image du déplacement chevillé à la voiture.**

La génération ayant grandi lors de cette période a naturellement **pris des habitudes et adopté des comportements** qui influencent leur mobilité. Arrivé à un âge avancé **l'usage décomplexé de la voiture interroge à plusieurs niveaux** : santé, dépendance, niveau de vie, environnement, espace public...

Avant d'évoquer les solutions de transports et les aménagements, il est important de saisir **ce que recherchent les seniors dans leur mobilité.**

La génération des seniors actuels correspond peu ou prou à l'émergence de l'affirmation de la **voiture comme mode de déplacement phare**. Symbole d'**émancipation** et de **liberté**, elle s'est imposée dans l'imaginaire collectif comme un élément central de la vie quotidienne, en plus d'être un des produits de consommation les plus impactants de l'économie mondiale. Les seniors d'aujourd'hui ont évolué avec **cette représentation de la voiture, loin des défis environnementaux qui nous préoccupent en 2025**.

D'autres enjeux de santé, de ressources, d'espace public notamment, remettent en question un modèle qui s'essouffle après plus d'un demi-siècle de domination sans partage. Les personnes âgées ont en majorité pu utiliser la voiture comme mode de déplacement du quotidien pendant de longues années. Ils en ont rêvé, puis adopté les codes une fois se l'être procurée. Pour sa relative facilité de prise en main, sa flexibilité et le statut social qu'elle conférait à la classe moyenne par rapport à l'utilisation de la marche ou du vélo, elle remplissait tous les critères d'une mobilité libre et désirable. Ces **habitudes se sont ancrées** dans les comportements des seniors, si bien qu'ils subissent désormais l'évolution du rapport à la voiture, de plus en plus critiquée. Comment vous défaire d'un véhicule qui vous a permis de vous déplacer presque sans contrainte pendant toute votre vie, le fidèle compagnon de tant d'aventures ?

L'appropriation de la voiture chez les seniors diffère toutefois en fonction des territoires et du genre. Dans les grandes villes, il est plus naturel et rapide d'arrêter de l'utiliser. Les déplacements plus courts, un emploi du temps plus adaptable et une offre de transports en commun conséquente permettent une transition plus aisée lorsque la capacité de conduire se détériore.

A contrario, dans les zones rurales, la voiture demeure encore primordiale dans les déplacements des seniors, comme pour beaucoup de personnes en général, étant donné le manque d'alternatives viables. Pour beaucoup elle est encore synonyme de liberté, d'autant plus quand la condition physique se dégrade avec l'âge. On remarque également une dissonance entre les hommes qui se sentent généralement plus longtemps capables de conduire une voiture (parfois à tort) et **les femmes qui arrêtent plus facilement. Ces dernières deviennent alors plus vulnérables à l'isolement**.

Quel est le rapport des seniors à la voiture ?

Des déplacements de moins en moins fréquents

Ainsi, **91 % des plus de 65 ans ont le permis** (85 % en moyenne en France) et 82 % d'entre eux possèdent une voiture à titre personnel (76 % en moyenne en France)¹. **Toutefois, ils utilisent leur véhicule moins régulièrement** (2 à 3 fois par semaine pour 37 % d'entre eux)¹ que les autres catégories de population, ce qui limite l'impact du prix du carburant sur leur budget.

Le risque de la dépendance à la voiture survient lorsque l'utilisateur n'est plus capable de prendre la voiture. Des **biais cognitifs**, un **manque d'informations**, ou tout simplement la **méconnaissance ou perte d'habitude des autres moyens de locomotion** vont complexifier le rapport des seniors à leurs déplacements quotidiens. C'est alors que **l'isolement, voire l'immobilité gagne du terrain**. Cette dernière augmente progressivement à partir de la retraite pour atteindre **38 % à 80 ans**.

Arrivé à la retraite, et en avançant dans l'âge, la mobilité des personnes a tendance à évoluer par rapport à celle qu'elles avaient l'habitude de pratiquer jusqu'à cette période. La fréquence de déplacements, le mode employé, mais aussi la capacité à se déplacer, notamment en voiture. Avec l'âge, la **concentration, l'attention, les réflexes, la gestion du stress**, sont des compétences, primordiales pour un automobiliste, qui peuvent s'altérer. Ainsi, on observe que le **nombre d'auteurs présumés d'accidents mortels augmente à partir de 65 ans de manière substantielle**, et dépasse les niveaux de la catégorie 19-34 ans à 75 ans².

En agglomération, les seniors sont particulièrement concernés par la mortalité avec 45 % des cas. C'est dans ces zones urbaines que nous retrouvons le plus de déplacements à pied. Pour ce mode, les personnes âgées représentent une part importante des tués : **52 % des piétons tués ont 65 ans ou plus**. Concernant le vélo, 51 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus³. Ces chiffres alarmants démontrent une **vulnérabilité** certaine lorsque l'on se déplace à partir d'un âge avancé. Ils peuvent également **renforcer un sentiment de crainte auprès de ce public qui le condamne à moins se déplacer et à plus s'isoler**.

À la vue des données exprimées précédemment, il apparaît naturel de se questionner sur **l'accès à la conduite à partir d'un âge avancé**. De plus, il est facile de penser qu'en fonction des aptitudes physiques, une personne soit en incapacité de conduire un véhicule pouvant peser 1 tonne et atteindre plus de 200 km/h. L'avancée en âge étant souvent synonyme de déclin physique, le débat est posé dans le monde de l'assurance et **certaines voix s'élèvent pour demander un âge limite concernant la validité du permis de conduire afin de limiter l'accidentologie liée à la conduite des seniors**.

Aujourd'hui, le permis est obtenu à partir de 18 ans sans limite de validation, ni contrôle médical obligatoire (sauf pathologie déjà connue), à l'inverse d'autres pays européens. Toutefois, dans la pratique, nombre de médecins conseillent à leurs patients d'arrêter de prendre le volant quand la situation devient trop dangereuse. Parfois, **la famille de la personne âgée joue un rôle important pour convaincre une personne senior d'arrêter la conduite**.

Quels facteurs d'accident ?

Pourtant, il ne s'agit pas de parler d'âge mais plutôt de **pathologies ou d'affections médicales** (motrices, cognitives, sensorielles) car ce sont des facteurs qui favorisent l'accidentalité. En 2022, le Baromètre des Mobilités du Quotidien mettait également l'accent sur le territoire plutôt que l'âge en soi dans les modes de transports utilisés.

Il est nécessaire **d'accompagner individuellement** chaque personne âgée pour comprendre sa mobilité et faire le lien avec sa capacité à se déplacer, et par conséquent à conduire une voiture. Selon les territoires, les distances de déplacements peuvent être importantes et amener à une dépendance à la voiture forte.

Pour un senior, dans ce cas de figure, il paraît opportun de **s'assurer de ces compétences en matière de conduite**, au niveau de la vue, de l'attention, de l'anticipation, des réflexes, alors que la condition physique tend à décliner au fil du temps à partir de 65 ans. **Lorsqu'une pathologie est détectée, il convient alors de vérifier sa compatibilité avec la conduite**, mais aussi l'impact de la prise de médicament éventuelle en fonction du risque. Il est nécessaire que les médecins (généralistes ou spécialistes) abordent cela avec les patients à partir de 65 ans *a minima*, ceux-ci étant plus à même de développer des pathologies entraînant un traitement médicamenteux.

Comment appréhender le sujet de la conduite à partir de 60 ans ?

Étant donné la proximité avec leur patient, ils semblent également légitimes pour sensibiliser aux risques, bien que cela n'empêche pas d'autres initiatives, notamment publiques (lors d'événements organisés pour les seniors par exemple). **L'altération de la condition permettant la conduite d'un véhicule ne concerne toutefois pas seulement les seniors, mais bien l'ensemble de la population consommant certains produits pharmaceutiques (somnifères, anxiolytiques, anti-dépresseurs...)**. Notons que les moins de 25 ans sont aussi un public très à risques pour des raisons diverses telles que l'inexpérience, la consommation accrue d'alcool et de stupéfiants.

Pour aborder la question de la mobilité des seniors **sans recourir à des mesures coercitives**, il est essentiel de se concentrer sur les **alternatives disponibles**. Comme il en a déjà été question, la dépendance à la voiture signifie notamment une difficulté à se tourner vers les autres solutions. Il s'agit alors de **développer les compétences en mobilité des seniors** pour leur permettre d'accéder à une mobilité en dehors du spectre de la voiture individuelle. Ce besoin est **à anticiper dès le plus jeune âge** en promouvant les mobilités actives, l'usage du numérique, la compréhension d'un réseau de transport, l'écomobilité scolaire... L'objectif est d'élargir leurs options au-delà de la voiture individuelle. **Ce continuum éducatif doit faciliter l'adoption d'alternatives de déplacement et limiter les renoncements aux déplacements**.

Un groupe de seniors passant le Test de Mobilité développé par Wimoov.



La responsabilité des personnes est également à interroger. Que faire quand une perte d'aisance au volant survient soudainement ? Il est nécessaire d'identifier les moments où l'individu ressent des freins à l'usage de la voiture : quand il fait nuit, pour prendre l'autoroute... Ces **biais cognitifs peuvent annoncer une pathologie ou une crainte rendant l'utilisation de la voiture dangereuse** pour l'usager et les autres automobilistes. Il est donc fondamental pour les seniors eux-mêmes d'être **sensibilisés à ces signaux** de perte d'assurance au volant. Il sera alors plus facile pour les 75 ans et plus de freiner l'usage de la voiture, âge à partir duquel la responsabilité présumée d'un accident au kilomètre parcouru devient la plus importante (au niveau des 18-24 ans)¹.

Les personnes seniors, comme les autres usagers, cherchent avant tout **l'autonomie et la liberté dans leurs déplacements**. L'autonomie est fortement liée à la conservation de sa capacité à se rendre mobile (motilité) et d'avoir les moyens de transport disponibles au sein de son bassin de vie. Pour les personnes âgées dont la condition physique décline et qui délaissent alors la voiture, les **transports en commun** peuvent être une bonne alternative. Aujourd'hui, il existe toutefois un **accès limité en termes d'informations de l'offre**. En urbain, seulement 8 % des usagers des transports en commun sont des seniors¹.

La **fracture numérique** que subissent fortement les seniors en est un facteur explicatif, tout comme la **méconnaissance ou le manque d'habitude liés aux compétences de mobilité** (orientation, lecture de carte, prise de correspondance...). **L'infrastructure** en elle-même est aussi une barrière de plus : fréquence inadaptée, manque d'accessibilité, d'adaptation du véhicule aux contraintes physiques, ou encore de confort (assises, se tenir debout, adaptation aux fortes chaleurs...). Apparaît également la **limite financière** pour beaucoup de personnes âgées ne bénéficiant pas d'importantes ressources. La tarification peu attractive pour les seniors les éloigne aussi des transports en commun. Les **offres sont peu connues et pas toujours simples administrativement à obtenir, tandis que la barrière psychologique de s'assumer en tant que senior n'est pas à négliger**. Cette **catégorie de population est ainsi la moins fidélisée (8 % seulement des abonnements¹)** et n'utilise qu'occasionnellement les transports. Ces derniers ne sont pas pensés pour les personnes âgées dont la liberté est impactée.

En plus d'un **confort** souvent sommaire, il est d'usage de renforcer la **fréquence** des transports en commun lors des heures de pointe, **délaissant totalement les heures creuses, notamment du matin, qui sont celles où les seniors se déplacent le plus souvent¹**. Désormais, il est question des Services express régionaux métropolitains (SERM). Le niveau de cadencement, de fréquence et les plages horaires plus larges pourront aider mais ne concerneront que quelques métropoles françaises (et à horizon 2040), tandis que la prise en compte des besoins des seniors, qui serait *in fine* bénéfique pour tous les publics, est encore incertaine.

Que recherchent les seniors en termes de mobilité ?

La mobilité, garante du lien social

Précisons enfin que les transports en commun, au même titre que faire les courses par exemple, ont une fonction de **lien social** non négligeable chez les personnes âgées, pour qui ces activités représentent parfois l'unique sortie de la journée, voire de la semaine. Plus largement, la mobilité garantit l'accès au lien social : 55 % des seniors accompagnés par Wimoov déclarent que leurs liens sociaux ont augmenté à la suite de l'accompagnement.

De plus en plus de seniors sont sensibilisés à la nécessité d'être **actifs pour se maintenir en bonne santé**. On observe ainsi souvent une **augmentation de la pratique de la marche** chez les personnes âgées, ce qui est également lié à un périmètre de déplacements plus restreint lorsqu'elles ne travaillent plus. Moins prisé par les seniors (28 % de cyclistes au moins une fois par semaine³) mais tout aussi bon pour la santé, le **vélo** correspond bien aux besoins de ce public. Il permet **d'étendre son périmètre de déplacements en un temps acceptable et renforce l'autonomie**. Et pour aller plus loin et pallier le potentiel manque d'énergie, le **vélo à assistance électrique** est une alternative fiable.

Toutefois, les seniors priorisent la **sécurité** sur leurs trajets à vélo et ne s'aventurent pas souvent sur des routes sans pistes ou bandes cyclables. Mais quand les conditions sont réunies, il n'y a plus de limite : aux Pays-Bas, les plus de 65 ans représentent la catégorie de population adulte qui fait le plus de vélo² !

Pour quels motifs les cyclistes seniors réguliers font-ils usage du vélo ?³



L'ESPACE DE VIE DES SENIORS : DEDANS ET DEHORS



L'analyse de la mobilité des seniors s'est longtemps arrêtée à la capacité physique de bouger, en particulier au sein du logement d'une personne âgée.

Désormais, de plus en plus d'études décloisonnent les **réflexions sur la mobilité à l'intérieur et à l'extérieur du logement** et proposent une **approche dynamique** allant du dedans vers le dehors et vice-versa.

Cette **approche combinée de l'habitat et de la mobilité** doit permettre aux seniors de bénéficier d'une **autonomie et d'une liberté de mouvement le plus longtemps possible.**

En partant de la définition du dictionnaire, la mobilité se définit par *“ce qui peut se mouvoir, changer de place, de position”* (Robert). La notion implique alors intrinsèquement le mouvement qui est conditionné à une bonne forme physique. Celle-ci déclinant avec l'âge, il paraît opportun d'adapter l'environnement des individus afin de les accompagner dans leur mobilité, en dehors de leur logement mais également dedans.

La mobilité verticale intègre les déplacements dans le périmètre du logement.

Du dedans au dehors

Il est alors question d'organiser le logement dans le but de favoriser l'autonomie de l'individu en fonction de ses capacités et aptitudes. Pourtant, **l'intérieur des logements aujourd'hui est plutôt standardisé** et demande beaucoup d'investissement afin de les adapter aux difficultés de mobilité de leurs habitants. Et pour cause : 7 % d'appartements sont dits adaptés en France¹. Contrairement à une croyance répandue, l'escalier n'est pas le seul endroit engendrant des problématiques de mobilité dans l'habitation : **50 % des chutes ont lieu dans la chambre** et 20 % dans la douche¹. Lorsque ces obstacles sont présents, les déplacements – basiques pour une personne en bonne condition physique – deviennent un **parcours du combattant** pour une personne moins mobile. Il est alors d'autant plus décourageant pour ces personnes d'évoluer dans l'habitation et d'en sortir. Les installations nécessaires vont concerner l'éclairage, le poids des portes, des poignées/rampes aux endroits stratégiques du logement facilitant le déplacement, ou encore les monte-escaliers, les ascenseurs quand cela est possible (appartements notamment)...

Ces aménagements intérieurs agissent efficacement sur la prévention des chutes et la limitation de la fatigue des seniors, en facilitant l'interaction entre l'individu et son espace de vie.

L'aide MaPrimeAdapt² peut financer ces installations à hauteur de 50 à 70 % en fonction des ressources de l'habitant.

S'il s'agit d'un dispositif utile et positif, il échoue à prendre en compte la problématique de la mobilité des seniors dans son ensemble, y compris en dehors du logement.

Comment l'aménagement du logement impacte la vie des seniors ?

Le rôle de l'ergothérapeute pour accompagner les seniors

Pour accompagner cette évolution et favoriser la mobilité physique des seniors, des **ergothérapeutes** travaillent de plus en plus avec ce public. Ils leur assurent **une plus grande autonomie et liberté de mouvement** (pouvoir se déplacer seul en maintenant ses habitudes) dans leurs déplacements à l'intérieur du logement mais également à l'extérieur de celui-ci. Ils travaillent ensemble sur la chaîne de déplacement du dedans vers le dehors.

L'ergothérapeute prescrit les adaptations du logement afin que celui-ci demeure un lieu de stimulation. Il **évalue la reprise ou l'arrêt de la conduite, la faisabilité de l'usage des modes actifs et définit les périmètres de marche**. Il s'agit d'une approche co-construite directement avec le senior allant de la mobilité verticale (dedans) vers la mobilité horizontale (dehors), en favorisant le maintien à domicile.

Cette nouvelle approche poursuit son évolution : depuis le 12 juin 2023, **les ergothérapeutes peuvent directement prescrire une aide technique à la mobilité des seniors**.

« Les personnes sont parfois contraintes par le logement, il faut surtout se dire qu'elles sont souvent contraintes par l'environnement immédiat. [...] Le refus de faciliter la déambulation dans les espaces communs est un obstacle très important à cette porosité du dedans dehors, alors que c'est la fonction principale de l'habitat. L'habitat c'est organiser nos relations dedans dehors, nous offrir la possibilité de rentrer chez nous pour être protégé et nous donner l'énergie d'en ressortir pour aller vers le autres. »

Pascal Dreyer, coordinateur scientifique du centre de recherche sur l'habitat - Leroy Merlin Source, conférence « **Habitat & mobilité - Pas de dedans sans dehors** »

¹Marie Geoffroy, Old Up, 2023

La mobilité horizontale, celle qui s'intéresse à l'extérieur du logement, peut être vue comme un **prolongement extérieur de l'espace de déplacement intérieur d'un individu**. Et pour qu'il en soit autonome, il est fondamental, comme pour l'intérieur d'une maison, que les **aménagements présents dans l'espace public soient en adéquation avec les besoins de tous les publics**. Par essence, l'adaptation de l'espace public aux seniors et aux publics vulnérables (personne en situation de handicap, avec une poussette...) est bénéfique pour tous.

Le **partage de la rue, et de la route**, est, en ce sens, central dans l'appropriation de l'espace public par les seniors. La rue est devenue une zone de conflits d'usage avec l'émergence puis la domination de la voiture et l'intensification de la variété des flux. Elle souffre d'un manque de partage **accommodant, sécurisé et efficace** entre les modes et les générations, protégeant les usagers les plus vulnérables (enfants ou seniors à pied par exemple).

Les cheminements seniors ne sont pas les mêmes que toute la population. Souvent **plus lents ou moins pressés**, ils naviguent différemment et **perçoivent parfois avec anxiété les obstacles potentiels** (poubelle sur le trottoir, bordures, stationnements illégaux...). Le type de revêtement, s'il est glissant ou non, peut également engendrer des **détours afin d'éviter les chutes** ; un escalator en panne pour accéder au métro, va obliger à **rebrousser chemin et renoncer au déplacement**. Il est ainsi dans l'intérêt des seniors, mais aussi de tous d'agir sur ces cheminements et accès piétons. En effet, **tout le monde peut se retrouver ponctuellement en situation de mobilité réduite** (blessures, poussette, chargement...) et sera senior un jour.

Selon la 2^{ème} édition du Baromètre des villes amies des aînés du Réseau francophone des villes amies des aînés, les personnes âgées font remonter fréquemment ou très fréquemment plusieurs actions concernant l'espace public :

- Des voies piétonnes et des trottoirs accessibles (y compris en installant des espaces de respiration, des bancs adaptés),
- Un éclairage public amélioré,
- Des toilettes publiques,
- Des espaces publics sécurisés et des rues propres,
- Des lieux de rencontre dans les parcs.

Quels aménagements pour un espace public favorable aux seniors ?

Redonner à l'espace public sa fonction de lieu de rencontre

Au-delà des **aménagements matériels**, auxquels nous pourrions ajouter une **signalisation adaptée**, des espaces pensés en fonction des fortes chaleurs (à l'ombre, fontaines à eau...), il existe aussi un intérêt pour des **lieux de rencontre qui se réfère à la notion de lien social**. L'espace public doit (re)devenir cette zone tampon entre le lieu de résidence et les activités humaines (se trouvant à distance raisonnables), permettant les rencontres et la flânerie, et ne plus être un **lieu de passage excluant** pour certaines catégories de la population, notamment les seniors.

Il est d'autant plus important de favoriser un espace public propice aux modes doux actifs et durables pour les seniors que le Baromètre des Mobilités du Quotidien Wimoov 3^{ème} édition révèle un cercle vicieux : les 75 ans et plus sont particulièrement peu sensibles aux arguments environnementaux concernant leur mobilité, et **ils sont 67 % à ne pas avoir fait évoluer leurs pratiques en raison du réchauffement climatique** (contre 54 % des Français en moyenne) alors même qu'ils sont directement touchés.

« En vieillissant, l'espace public peut susciter des sentiments variés, allant de la crainte à l'envie de découverte. Cependant, il est crucial que l'espace public soit adapté aux besoins et aux capacités de mobilité de tous les retraités. Je me souviens d'un retraité de 90 ans qui continuait à marcher régulièrement, mais qui se plaignait de la taille des trottoirs. Une femme avait renoncé à sortir en fin de journée en hiver, car certaines rues de son quartier étaient mal éclairées ».

Mélissa Asli-Petit, Docteure en sociologie et Directrice de Mixing Générations

LES ALTERNATIVES DES TERRITOIRES



L'anecdote du Cercle :

« Monsieur E. a 80 ans et a réservé des vacances dans le sud de la France. Pour s'y rendre, et éviter d'utiliser sa voiture pour un trajet important de 800 kilomètres, il opte pour le TGV. Il pense simplement louer une voiture pour effectuer les 10 kilomètres séparant sa gare d'arrivée et son lieu de villégiature. Il contacte alors un loueur de voitures local qui refuse de lui louer un de ses véhicules car il serait trop âgé. Monsieur E. a pourtant son permis de conduire et est en bonne santé. Rien ne l'interdit d'utiliser une voiture. Mais le loueur ne souhaite pas courir le risque de laisser une personne de 80 ans conduire un de ses véhicules. »

Cette situation, plus courante que ce qu'on ne peut le croire, interroge à la fois sur la conduite à un âge avancé mais également sur les alternatives disponibles pour se passer de la voiture.

L'offre existante de solutions de mobilité alternatives à la voiture n'est pas suffisante pour permettre un report modal massif, et ce pour toutes les catégories de population. D'autres facteurs tels que la sensibilisation, l'accès à l'offre, les compétences de mobilité limitent le passage aux mobilités durables. Les seniors n'échappent pas à la règle : la part modale de la voiture pour ce public atteint 84 %. Le CDPE a choisi de faire intervenir plusieurs opérateurs proposant des solutions alternatives aux seniors.

Des initiatives variées

« **Mon copilote** » propose de mettre en relation un copilote pour accompagner une personne sur des déplacements ponctuels. Il s'agit de trajets courts de moins de 10 kilomètres pouvant être effectué à pied, en transports en commun, en voiture, et pour lesquels les accompagnateurs sont rémunérés. Le dispositif est initialement pensé pour les personnes en situation de handicap mais une expérimentation a été lancée en Essonne à l'adresse du public seniors. Les chauffeurs reçoivent une formation à l'accompagnement des seniors qui ont recours au service à 80 % pour des rendez-vous médicaux.

Le transport d'utilité sociale (TUS) de Familles Rurales a pour vocation d'aider toutes les personnes dans leurs déplacements en zones rurales. Le bénéficiaire voulant se déplacer appelle le responsable territorial du dispositif afin qu'il le mette en contact avec un chauffeur bénévole. Le trajet est facturé 0,32 € par kilomètre. Il s'avère que le dispositif est très prisé des personnes âgées, que ce soit en tant que conducteur qu'en tant que bénéficiaire.



Un atelier remise en selle pour seniors

Quelles sont les solutions existantes pour la mobilité des seniors ?

Le dispositif « Sortir Plus » ambitionne de donner accès aux services du quotidien (courses, rendez-vous médical, administratif, loisirs...) aux personnes de plus de 75 ans en favorisant la mobilité et le lien social. Ce dispositif gratuit et mis en place par la caisse de retraite complémentaire Agirc-Arrco depuis 2009 vise en particulier l'accompagnement de seniors en situation de fragilité (isolement, âge, difficulté à se déplacer), sans condition de ressources. Il suffit au bénéficiaire de commander un trajet via un numéro unique pour être mis en relation avec un service d'aide à domicile qui prend en charge le service.

En plus de services individualisés, il faut agir sur les solutions de mobilité selon une conception universelle incluant les problématiques de déplacements des seniors. C'est ce qu'aspire à faire **Ecov, opérateur de lignes de covoiturage**. Ce mode de transport est particulièrement apprécié par les seniors qui en demandent l'adaptation à leurs besoins (Baromètre des Villes Amies des Aînés). Le modèle doit leur être connu et rendu plus accessible dans sa prise en main numérique à une population moins captive de ce type d'usage. L'opérateur **Mobicoop-Rézo Pouce** va dans le même sens en cherchant à adapter son offre aux seniors avec une animation particulière et un accès téléphonique.

51 % des seniors disposent d'une offre de transport collectif urbain à proximité de chez eux.

18 % des seniors n'ont au contraire aucun service de mobilité à proximité de leur domicile.

6 % des seniors ne savent pas s'ils disposent de services de mobilité près de chez eux.

Baromètre des Mobilités du Quotidien - 3^{ème} édition, Wimoov, 2024

Les solutions de mobilité existantes ne couvrent aujourd'hui qu'une partie infime des besoins des seniors. En ce sens, il est nécessaire de **consolider le modèle, notamment financier, des dispositifs en place et d'étendre la prise en compte des enjeux liés à la mobilité des personnes âgées dans les solutions dites de droit commun**. Pour cela, il importe de partir de leurs pratiques de mobilité en se servant de cas d'usages pour innover sur des solutions, comme le fait le Baromètre des Villes Amies des Aînés ou encore le Gérontopole des Pays de la Loire lors de leurs **maraudes** pour recenser les besoins des seniors et les rendre acteurs de leur mobilité. L'enjeu est alors **d'articuler les solutions imaginées en complémentarités avec celles existantes et les usages attendus**. Concernant la partie financement, la pérennisation du modèle est clé afin que les services proposés perdurent et que les usagers les embrassent. Il est aussi question de la **part juste à faire payer aux seniors** car le modèle économique ne peut uniquement reposer sur celui de la **mobilité solidaire**, tant le sujet des seniors est total et transverse.

Afin de garantir un passage à l'échelle et sortir de l'unique initiative locale, il est fondamental d'agir pour un **meilleur accès à l'information sur l'offre disponible**, à la fois spécifique aux seniors, mais aussi tous publics. Cela passe par des **supports** facilement repérables et ajustés aux attentes des seniors (documents papiers, type de police d'écriture...), de la **présence humaine** (en gare notamment). L'exemple de la ville de Paris pendant les Jeux Olympiques 2024 et son adaptation aux personnes à mobilité réduite et dans l'accès aux sites de compétition est particulièrement inspirant, bien que correspondant à un moment particulier.

La sensibilisation passe aussi par des **campagnes de communication** audacieuses, dynamiques, voire humoristiques, des espaces de sensibilisation greffés à des événements destinés aux seniors avec des professionnels de la mobilité. Il est également important de **sensibiliser à la conduite, à la sécurité routière, à la santé pour accompagner les seniors dans le développement de leurs compétences liées aux alternatives à la voiture**. Le conseil en mobilité trouve ici toute sa place : 81 % des seniors accompagnés par Wimoov jugent que leur mobilité s'est améliorée totalement après un accompagnement.

Quelles solutions complémentaires à apporter sur les territoires ?

La mobilité des seniors n'est pas seulement un sujet à travailler à partir de la retraite mais une compétence faisant partie du continuum éducatif devant être initié dès l'école, entretenu durant la vie active, puis adapté l'âge avançant (d'où l'intérêt de la formation, des plans de déplacements établissement scolaire, des plans de mobilité employeurs...). Cela doit permettre de **prévenir et reculer la perte d'autonomie liée au vieillissement. La mobilité doit assurer l'accès aux services et activités de tous les jours**. Toutefois, lorsqu'un senior se retrouve dans une situation physique limitant ses capacités à se mouvoir, **faire venir à lui le service peut paraître opportun**.

Des solutions de transport pensées en amont pour les plus fragiles

Dans une certaine mesure, cette mobilité inversée est prometteuse. Mais il semble utile d'organiser ce service en tenant compte des enjeux de santé publique et de lien social. Il s'agit moins d'effectuer des livraisons à domicile que de **donner accès à un service de proximité itinérant auquel peuvent se rendre les habitants du quartier ou du village**.

L'élaboration de solutions adaptées aux seniors est nécessaire mais également, et peut-être surtout, **l'adaptation de l'offre actuelle et future en fonction des besoins de seniors et des territoires**. Les transports en commun doivent effectuer leur révolution en ce sens en améliorant le confort, formant leur chauffeur à une conduite plus douce, en travaillant à une signalétique particulière, en continuant à faciliter les accès aux arrêts/stations... Sur ce dernier aspect, 20 ans depuis la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances n'ont pas suffi pour aménager un espace public et des transports en commun 100 % accessibles aux personnes à mobilité réduite. D'autres usages se développeront en lien avec le covoiturage qui fonctionne bien chez les aînés, ou encore l'usage du numérique facilitant les cheminements piétons afin d'éviter les renoncements et assurer une liberté de déplacement à tous les stades de la vie.



Essai de vélos et véhicules intermédiaires par un groupe de seniors à Bordeaux.

FOCUS : LES AIDANTS, SOLUTION UTILE ET REPRÉSENTATIVE DES DIFFICULTÉS DE MOBILITÉ DES SENIORS

La non-reconnaissance officielle de ce statut rend ces chiffres incertains, mais il est estimé à 15 millions le nombre de personnes aidantes, professionnellement ou non.

Que signifie être aidant ?

L'aidant professionnel recouvre les métiers du service à la personne (auxiliaire de vie, aide à domicile aide-soignant). La responsabilité de l'aide incombe également à des proches, comme une charge de travail supplémentaire et non-rémunérée : **en 2021, 9,3 millions de personnes, dont 8,8 millions d'adultes et 500 000 mineurs de 5 ans ou plus, apportaient une aide régulière à un proche en situation de handicap ou de perte d'autonomie¹.**

Le rôle et la place des aidants dans notre société aujourd'hui révèle une double problématique. D'une part, que **la société n'est pas en mesure aujourd'hui de donner les conditions matérielles suffisantes pour que chaque senior puisse vieillir dans de bonnes conditions** : accueils et soins professionnels trop chers, manque de professionnels, de solutions d'accompagnements, d'anticipation et de prévention de la perte d'autonomie et donc aggravation de la dépendance. D'autre part, que **les proches non-professionnels doivent assumer une charge émotionnelle, affective, matérielle et financière dont ils n'ont pas eux-mêmes les ressources ou les moyens**, d'autant plus qu'ils risquent de devenir des "professionnels" dans l'accompagnement aux déplacements, au détriment du lien social avec leurs aînés.

Que les aidants soient également seniors doit nous obliger à adapter les dispositifs d'accompagnement aux aidants eux-mêmes : réfléchir à l'accessibilité de l'information pour éviter les problématiques de **fracture numérique et d'illectronisme** ; simplifier l'accès aux ressources et informations nécessaires quand on devient aidant, apporter des réponses pédagogiques et personnalisées en parlant de situations et de moments de vie plutôt que de l'aidance comme d'un concept uniforme.

Un des principaux sujets de questionnements des aidants concerne la mobilité : **comment j'organise mes déplacements et ceux de la personne aidée ?**

Emmener la personne âgée à ses rendez-vous médicaux ou administratifs ou faire ses courses va être le **premier motif d'aide**. C'est le syndrome de l'"aidant

Qui sont les aidants ?

- 83 % des aidants sont des aidants proches/familiaux
- **57 ans** âge moyen, mais peuvent être jeunes aidants, aidants actifs, aidants retraités
- 34 % d'entre eux ont 60 ans et +
- 29 % des Français de + de 15 ans sont aidants
- 150 à 200 € par mois dépensés pour les aidés
- 55 % des aidants assurent une aide aux déplacements²

taxi". Il s'agit donc pour la personne aidante d'être suffisamment autonome dans ses déplacements pour assurer également ceux d'une autre personne. Or, les aidants subissent des renoncements à leurs propres rendez-vous et déplacements, ce qui révèle la **double-peine de mobilité**. Pour favoriser la mobilité des personnes âgées, les aidants pourraient jouer un rôle clé de **prescription vers des services d'accompagnement à la mobilité** - s'ils étaient eux-mêmes formés à la connaissance et à l'utilisation de ces services.

Pour soulager la responsabilité de l'aidant non-professionnel, et entretenir un lien affectif et émotionnel avec l'aidé plutôt qu'une relation d'assistance presque médicalisée, il faut permettre à l'aidant **d'apporter des solutions de mobilité à l'aidé et non pas d'être sa seule solution**. En effet, le lien entre aidant et aidé pourrait même devenir contre-productif, comme un pansement sur une problématique plus complexe : en créant une nouvelle situation de dépendance cela réduit l'autonomie du senior, renforçant son isolement social et ses capacités à mener une vie libre et digne.

Plus largement, il est nécessaire de proposer des solutions d'accompagnement pour les aidants eux-mêmes, en travaillant à la reconnaissance de leur statut, notamment auprès des entreprises, pour valoriser le rôle social et économique qu'ils remplissent. Des dispositifs permettant de dégager du temps à l'aidant pour lui permettre d'assumer cette charge en plus de son temps de travail, comme le don de congés pour proche aidant (Lois Mathys, 2014), sont encore trop peu connus ou mis en place, et sont nettement insuffisants.

LA SUITE

Conformément aux objectifs fixés par le CDPE, après le temps de la réflexion et de la capitalisation, c'est le temps de l'action sur le terrain et dans le champ politique.

LA SUITE : APRÈS CES CONSTATS, ON PASSE À L'ACTION

Pour reprendre la triple ambition que se sont fixés les membres du CDPE à sa constitution, et forts des constats et enseignements issus des auditions, la suite des travaux du CDPE se présente en deux volets :

D'une part, le CDPE s'est fixé pour ambition **d'expérimenter sur le terrain auprès de seniors**, les enseignements tirés de ces deux années d'échanges et d'auditions, avec pour objectif de :

- *Trouver un modèle économique viable et une mesure d'impact de l'accompagnement à la mobilité des seniors sur les territoires*
- *Formaliser une méthodologie répliquable pour la déployer sur tous les territoires*

Ainsi, fin 2024, ont débutées les premières initiatives : d'abord la **recherche de financements** ; puis une démarche de **recherche-action** pour construire la méthode en capitalisant au fur et à mesure de l'expérimentation sur les enseignements. Cette méthode part de **l'expression du premier kilomètre des besoins**, en s'appuyant à la fois sur un diagnostic de territoire et sur un diagnostic des besoins des seniors. C'est pourquoi la **co-construction impliquant les acteurs des territoires envisagés** (territoire du Limouxin (Occitanie) et territoire de la Guadeloupe) est un facteur clé de réussite.

Ces initiatives expérimentales sont suivies dans le cadre des réunions du CDPE et feront l'objet d'un rapport de présentation des résultats à venir.

D'autre part, en parallèle à ce travail d'expérimentation de terrain, les membres du CDPE portent également un ensemble de **préconisations, pour proposer à la fois des solutions d'urgence et des stratégies plus long terme à mettre en place.**

À retrouver dans un document annexe

Enfin, prenant la mesure des défis du vieillissement dans tous les territoires, et fort de la dynamique de partage et de co-construction instaurée au niveau national, Wimoov a lancé depuis fin 2024 des **Cercles des Partenaires Engagés locaux** dans chacune de ses régions d'action, pour faire reconnaître cette problématique à sa juste valeur, comme un outil du bien vieillir dans notre société, et pour travailler sur la compréhension des enjeux et des freins propres aux territoires. *Pour les rejoindre et suivre leurs travaux, nous vous invitons à vous rapprocher des directions régionales de Wimoov.*

« Nos constats sur la problématique mobilité à laquelle se confrontent les espaces ruraux nous a poussé à initier en 2023 la démarche très innovante Terr'Moov (expérimentation d'une dynamique territoriale sur 3 communautés de communes avec la création de nouveaux services) afin de démontrer qu'il est possible d'y changer la donne. Nous souhaitons en faire de même cette fois-ci avec le public spécifique des seniors dont la mobilité n'est toujours pas à ce jour correctement prise en compte et le test d'un système de mobilité locale dédié agréant acteurs publics et acteurs privés ».

Pierre Garcia, Directeur de l'Innovation pour Wimoov

LISTE DES AUDITIONS

Le présent rapport s'appuie sur l'expertise d'acteurs de la mobilité et de l'accompagnement des seniors auditionnés pendant entre 2022 et 2024.

En voici la liste.

- Baromètre des Mobilités du Quotidien Wimoov - 2^{ème} édition, Thibault Guérin, 10/05/2022
- Docteure en sociologie, Mélissa Petit et Wimoov, 10/05/2022
- Association française des aidants, Clémentine Cabrières, 06/09/2022
- Délégation Sécurité Routière, Manuelle Salathé, 06/09/2022
- Transdev, Blandine Dalle, 26/09/2022
- Réseau francophone Villes Amies des Aînées, Guillaume Moissé, 21/03/2023
- Ma boussole aidant, Marguerite Noblecourt, 15/12/2022
- Interfacia, Gabrielle Gueye, 15/12/2022
- Docteures en sociologie, Mélissa Asli-Petit et Élodie Llobet, 15/12/2022
- Gérontopôle des Pays de la Loire, Niels Knapp Ziller, 14/02/2023
- Société Française de Gériatrie et Gérontologie, Professeur Bonin Guillaume, 14/02/2023
- Merci Julie, Yves-Marie Vasse, 20/06/2023
- Old Up, Marie Geoffroy, 20/06/2023
- Mon Copilote, Anne Keisser, 12/09/2023
- Ecov, Jean-Baptiste Ray, 12/09/2023
- Dispositif Sortir +, Nicolas Bibaut, 12/09/2023
- Rézo Pouce, Aymeric Debois, 12/09/2023
- Réseau francophone Villes Amies des Aînées, Angélique Giacomini, 26/06/2024
- Forum Vies Mobiles, Adrien Bonnet, 02/10/2024
- Baromètre des Mobilités du Quotidien Wimoov - 3^{ème} édition, Thibault Guérin, 02/10/2024

CERCLE
des PARTENAIRES
ENGAGÉS



Contact

www.wimoov.org



Rédacteurs

Lilou Héas - Chargée de mission plaidoyer

lilou.heas@wimoov.org

Ancelin Vanlooche - Chargé de mission mobilité

ancelin.vanlooche@wimoov.org