

POUR UNE MOBILITE INCLUSIVE : CO-CONSTRUIRE LE TERRITOIRE AVEC LES SENIORS

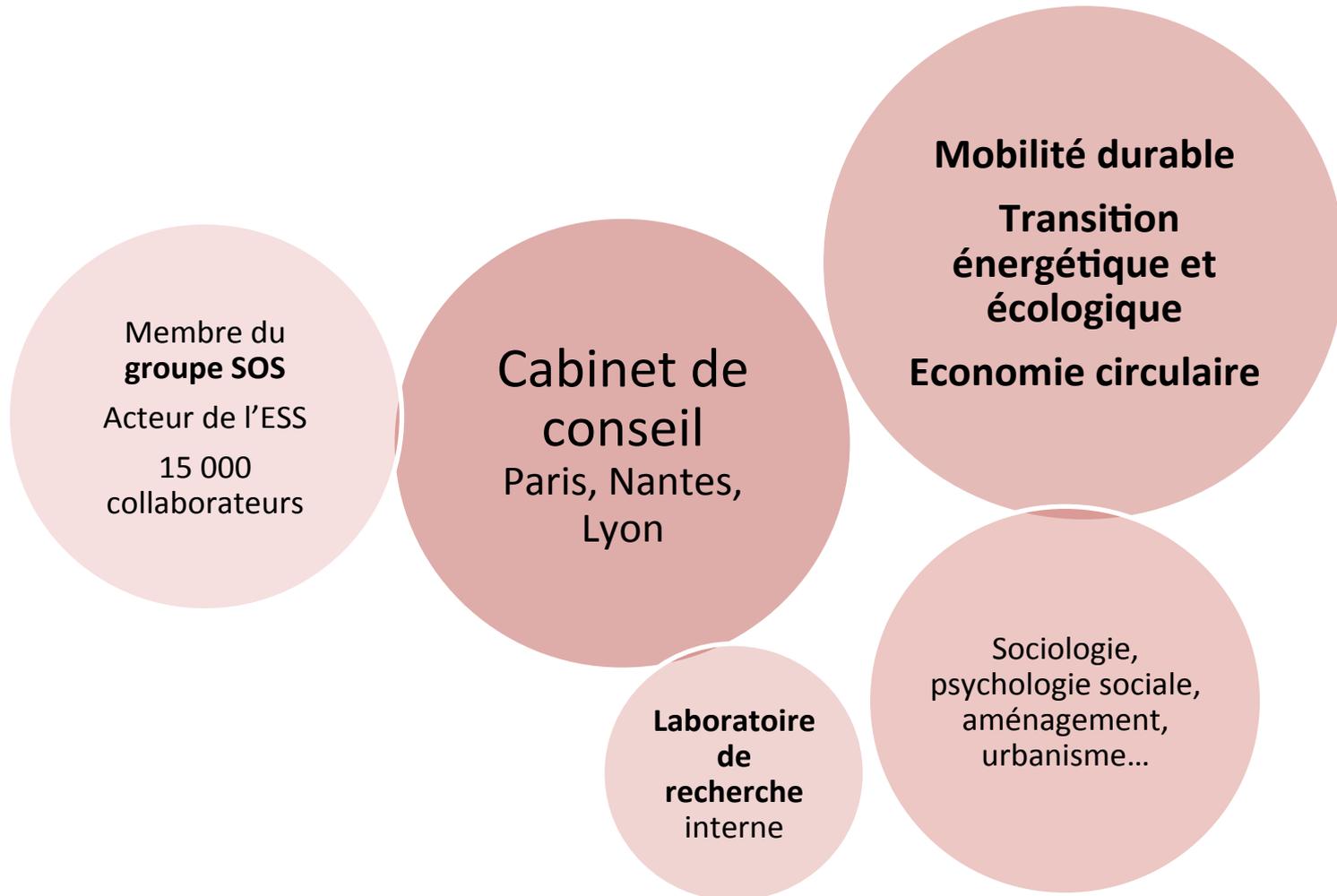
Atelier long « Aménager des milieux de vie favorables
à un vieillissement en santé »

12e Colloque francophone international de Villes et Villages en santé et des
Villes-Santé de l'OMS - Montréal

Marc Fontanès - Auxilia

24.11.2016

INTRODUCTION



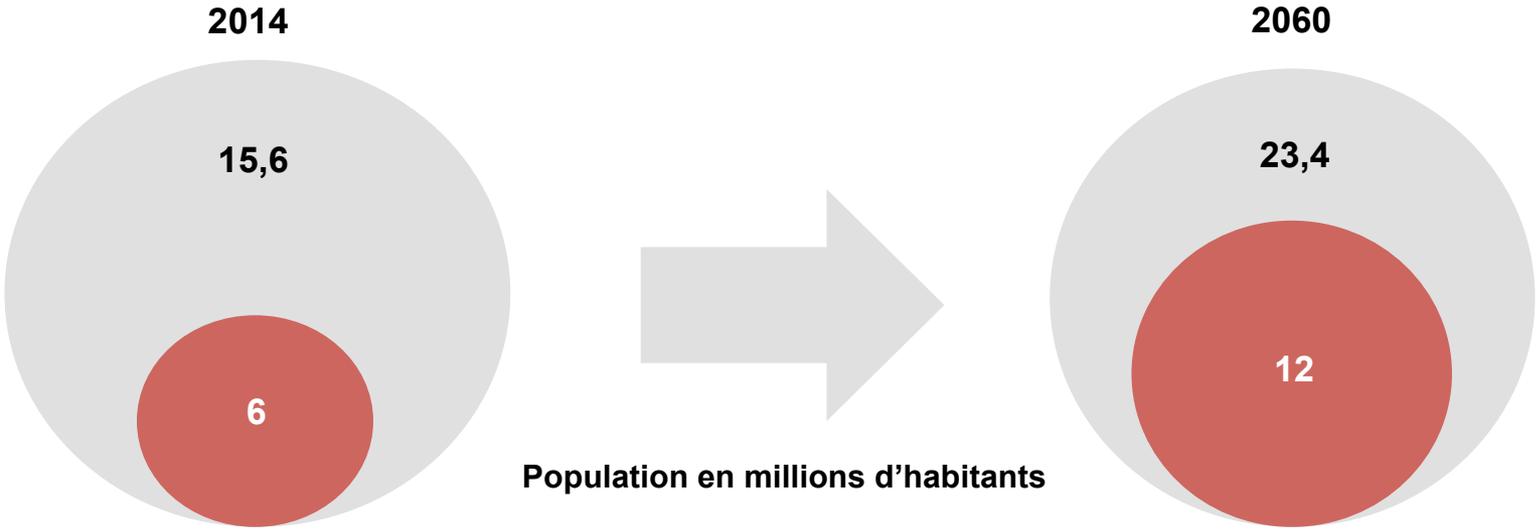
ETUDE NATIONALE 2014

Méthodologie

- Etat de l'art
- Analyse Enquête Nationale Transports Déplacements 2008
- 40 entretiens prescripteurs
- 17 focus territoriaux
- 5 focus groups avec seniors et aidants
- 3 enquêtes quantitatives nationales :
 - 668 personnes de 60 ans et plus
 - 199 aidants
 - 117 structures

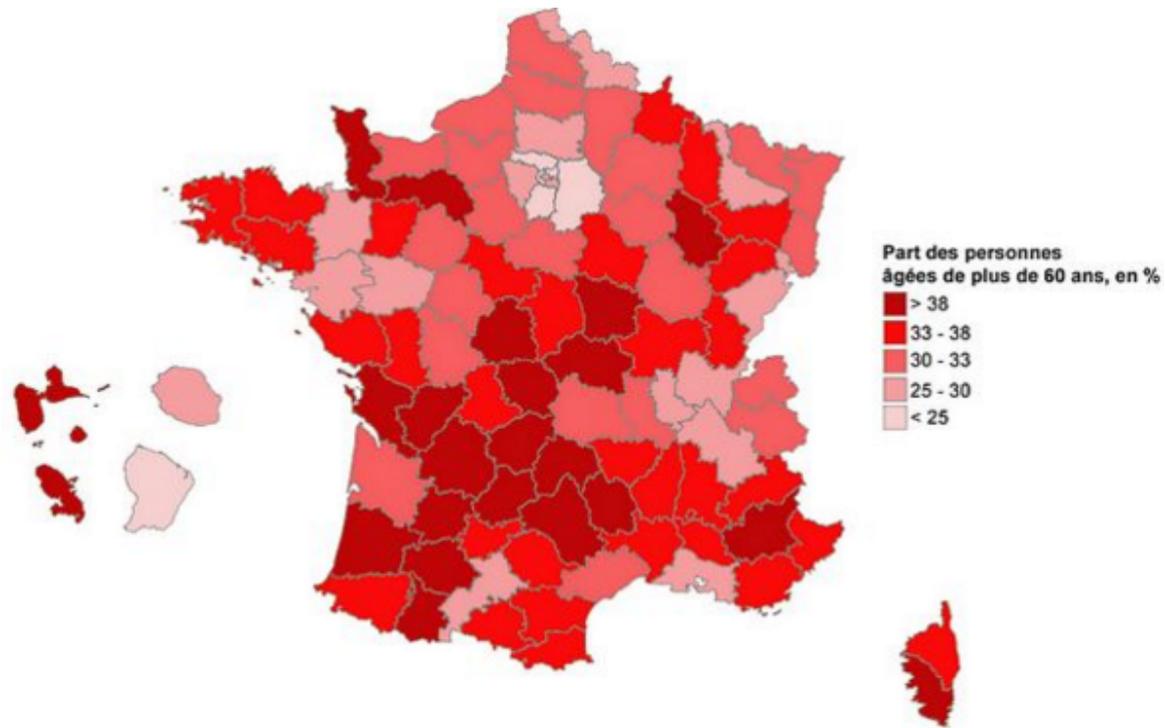
CHIFFRES CLES FRANCE

Le vieillissement de la population : un défi social et économique sans précédent



50 ans et +
75 ans et +

800 000 personnes de 60 ans et + vivent dans des communes isolées, hors influence de pôles urbains

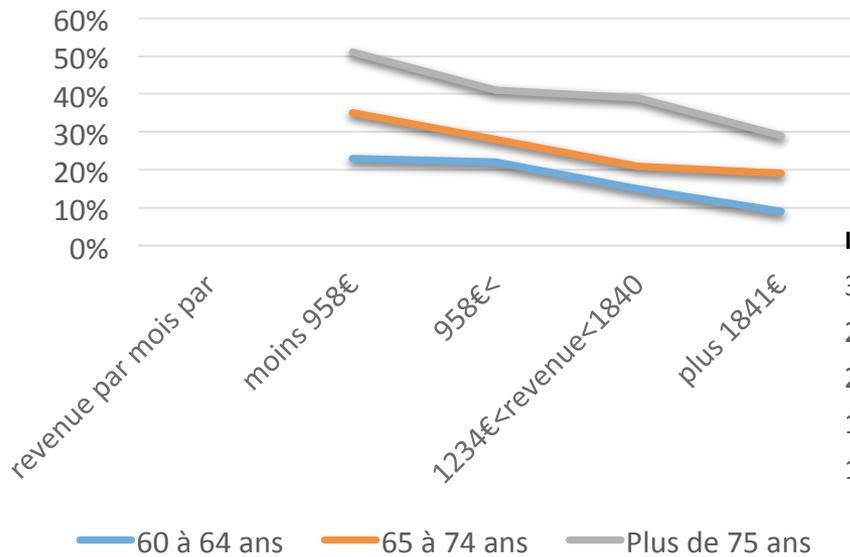


Répartition géographique des personnes âgées de 60 ans et plus

Une population vulnérable, en proie à son environnement

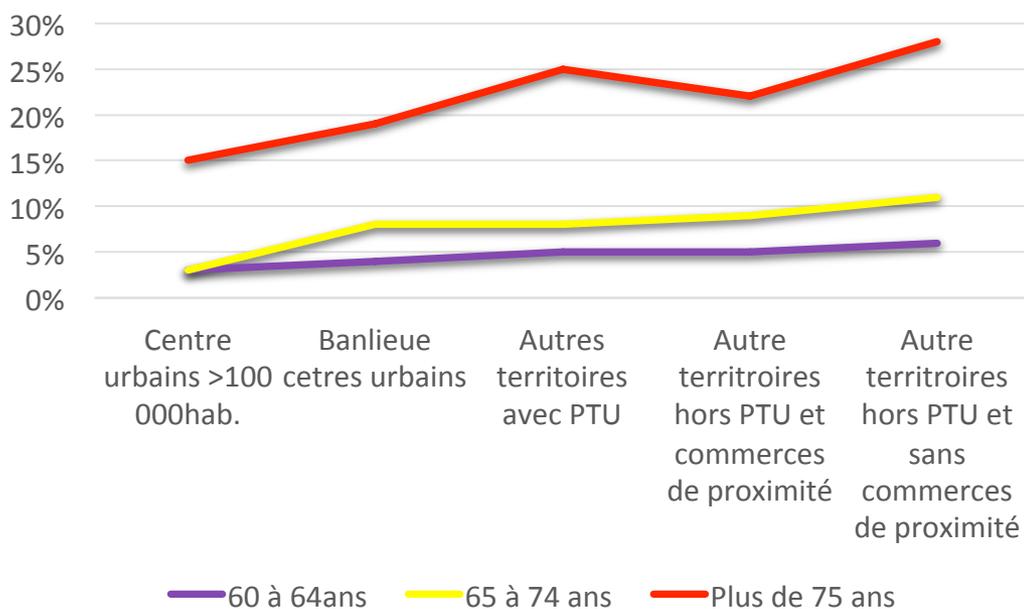
Vulnérabilités financières et matérielles

Immobilité



Vulnérabilités géographiques et territoriales

Immobilité



La mobilité des seniors se restreint

Diminution du « budget-temps » de transport

De 80 à 90 minutes à 40 ans...

...à moins d'une demi-heure après 85 ans

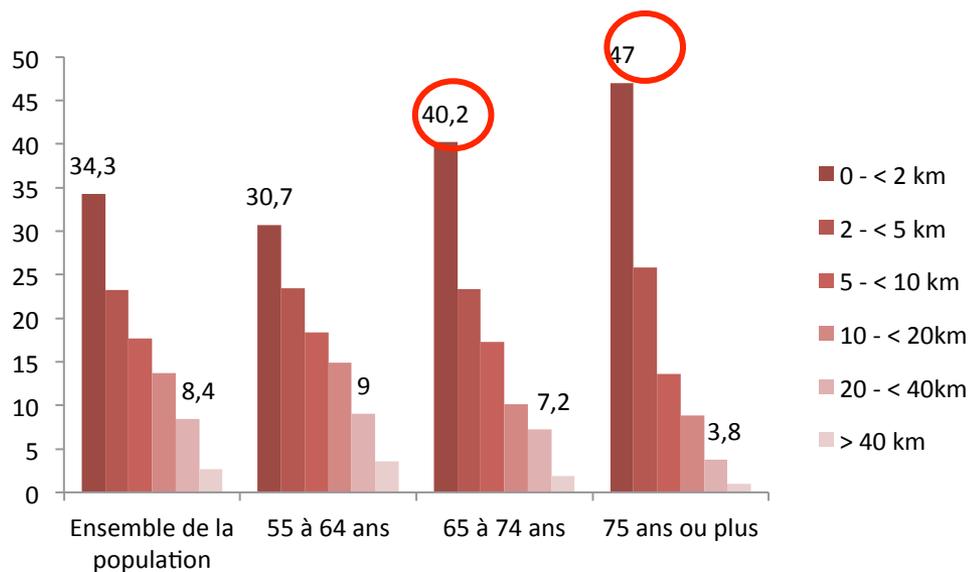
Moins de déplacements

30% des 65 ans et + ne sortent pas de chez eux un jour donné

14% des 75-84 ans et 30% des 85 ans et + ne sortent pas durant une semaine complète

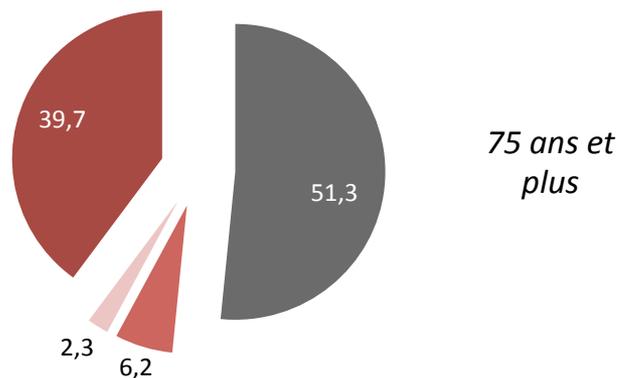
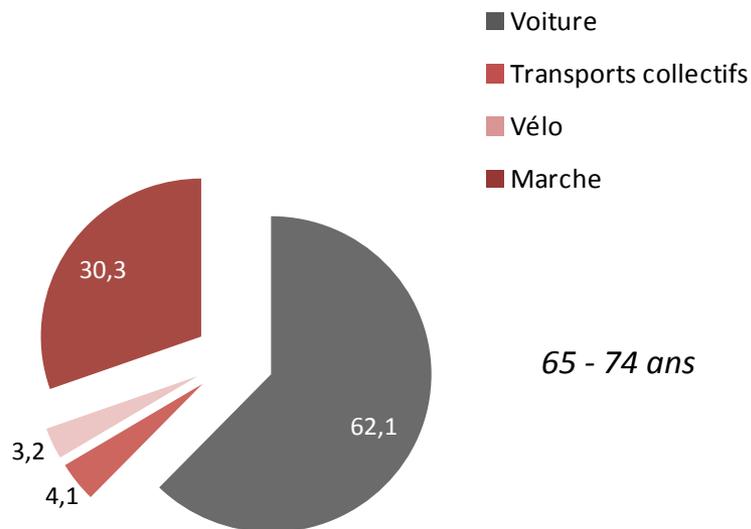
Diminution des distances parcourues (mobilité locale)

En moyenne, près de 70% des déplacements réalisés par les seniors font moins de 5 km



Distance moyenne quotidienne parcourue tous déplacements confondus

La mobilité des seniors est d'abord (et de plus en plus) motorisée



Plus de 4 seniors de 65 ans et + ont le permis – en hausse constante, surtout chez les femmes

Taux de motorisation doublé en 30 ans

Une part modale majoritaire, qui diminue avec l'âge au profit de la marche

Une autre forme de « dépendance » :

96% des conducteurs de plus de 70 ans se sentent à l'aise au volant

Un tiers seulement accepte l'idée d'arrêter un jour de conduire

Un permis de conduire valable de façon permanente



En France, comme en Allemagne, Bulgarie ou Pologne, **le permis de conduire est acquis à vie**. Contrairement à l'Italie, le Portugal, l'Irlande ou il est soumis à différents examens médicaux basés sur le critère de l'âge.

Validité du permis de conduire en Europe (UE 27) ⁶

■ Validité permanente

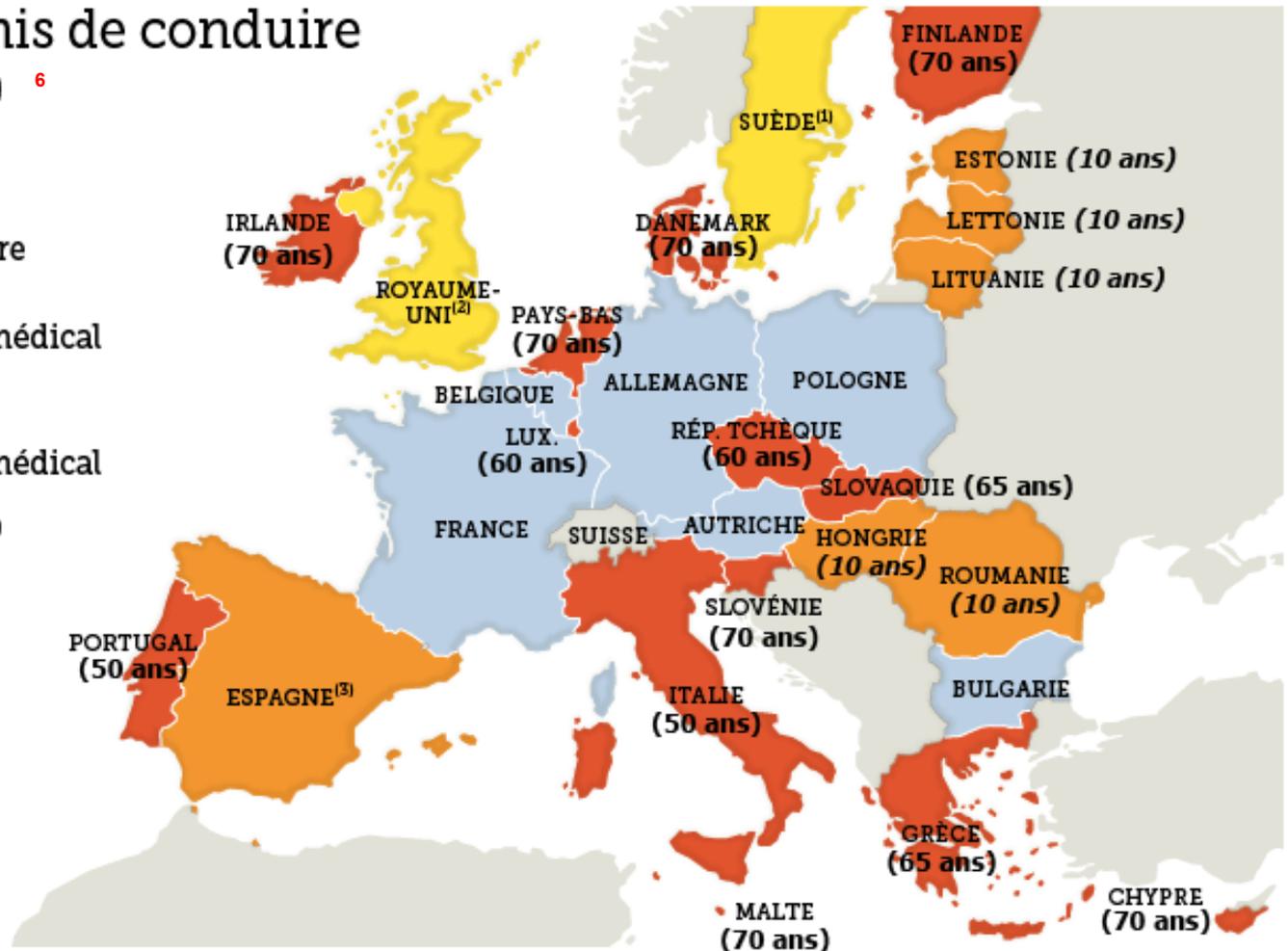
VALIDITÉ LIMITÉE

■ Soumis à une procédure administrative

■ Soumis à un examen médical lié à l'âge du détenteur (âge du premier contrôle)

■ Soumis à un examen médical sans condition d'âge (périodicité des contrôles)

1. tous les 10 ans
2. à partir de 70 ans
3. à l'obtention de chaque nouveau permis



500 km

Sources : Concerns & Solutions et Commission européenne

05/11/2013

Une mobilité alternative spécifique

Transports publics 5,1 %

chez les 65 ans et +
8,3% moyenne nationale

70% en faveur du bus



Une désaffection progressive et complexe

Habitude de la voiture, retour de la marche, sentiment d'insécurité, bus et tramways très fréquentés...



Prendre les transports publics ne s'improvise pas

Une clientèle « captive »...
... pour qui prendre le bus peut constituer une « mission de survie »

Vélo 3,2% en mode principal

des 65-74 ans
2,9% moyenne nationale
Une pratique au quotidien également plus importante :
35,5% contre 22,3%



La forme physique, plus que l'insécurité supposée du vélo, est le premier frein à la pratique



Un mode pourtant très adapté pour maintenir un bon état de santé

La marche atteint 39,7% de part modale chez les plus de 75 ans (2008) : un mode majeur mais contraint



Des difficultés objectives et perçues pour se déplacer sur l'espace public :

manque de bancs, de toilettes publiques, largeur des trottoirs, pentes, arrêts de bus non abrités, voirie partagée...



L'espace public semble réservé aux usagers les plus « performants »

Quelle mobilité demain, avec la perte d'autonomie ?

Quelles solutions demain ?

- Les transports en commun : 32%
- La réduction des déplacements : 31%

- L'utilisation des moyens à distance : télémédecine, livraisons... : 30%
- L'appel à un proche (famille, amis) pour être accompagné(e) : 29%



Entre 60 et 70 ans, revenus plutôt élevés



Plus de 70 ans, revenus moins élevés

21% : « je ne sais pas, je n'y ai jamais réfléchi »

« Il y a un déni, on n'arrive pas à se dire que ce n'est plus comme avant »

2 LOIS STRUCTURANTES

Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (dite « handicap ») - 2005

Réaffirmation du principe d'**accessibilité pour tous**

Etablissements existants recevant du public et transports collectifs ont **10 ans** pour se mettre en conformité avec la loi

Mise en accessibilité des communes et des services de communication publique

*En 2015, sur 2 millions d'établissements recevant du public (publics ou privés), 330000 (15%) ont fait l'objet de travaux visant l'**accessibilité***

Loi relative à l'adaptation de la société au vieillissement (dite « autonomie ») - 2015

Deux mesures phares :

- Revalorisation des aides « de base » pour l'autonomie
- Mise en place du **droit au répit pour les aidants** familiaux (et reconnaissance de leur rôle)

Et :

- Amélioration de la **prévention**
- Revalorisation du secteur des **aides à domicile**
- Soutien aux **technologies** nouvelles (domotique...)
- Renforcement de la **participation des aînés** à la construction des politiques publiques
- Encouragement des **collectivités locales à s'adapter** et repenser les transports, la mobilité, l'urbanisme et les types d'habitat.

VULNERABILITES

4 CHAMPS DE VULNERABILITES

- Vulnérabilités financières et matérielles
- **Vulnérabilités géographiques et territoriales**
- Vulnérabilités sociales
- Vulnérabilités physiologiques, cognitives et psychologiques

4 familles de gênes perçues dans l'espace urbain (1)

1 - Insuffisance ou inadaptation du mobilier urbain

- Le problème est moins la distance à parcourir à pied que la disposition de nombreux points d'arrêts agréables, confortables et abrités
- Multiplier les « oasis » (CERTU), bancs, toilettes publiques, arrêts de bus abrités... la tendance actuelle étant de les raréfier (sécurité, tranquillité publique...)

« Ce qu'il manque dans la ville c'est les bancs. Avant il y en avait plein, il y avait de la place, mais maintenant il n'y a plus de bancs. »



4 familles de gênes perçues dans l'espace urbain (2)

2 - Difficulté de cheminement sur de nombreux trottoirs

- Problèmes de conception : inclinaison excessive, largeur ne permettant pas le passage d'un fauteuil roulant ou d'un déambulateur...
- Encombrement régulier : stationnement sauvage de véhicules motorisés, terrasses de cafés, poubelles...
- Une gêne voire un danger pour les seniors : 15% des chutes de personnes âgées interviennent sur la voie publique (CITEGO)

« Je me déplace dans mon quartier avec un déambulateur et j'ai des problèmes avec les trottoirs. Ils sont en pente vers le caniveau et j'ai des difficultés à retenir l'appareil. Et puis ils montent et descendent sans arrêt à cause des entrées de garage de chaque maison. »

4 familles de gênes perçues dans l'espace urbain (3)

3 - Accessibilité perfectible des transports publics

- De réels progrès ont été réalisés, avec des différences importantes selon les réseaux
- Dans le cas parisien, les difficultés à la montée et à la descente d'un bus, la présence de nombreux escaliers dans le métro, la conduite brutale, le manque de clarté de l'information ou encore le sentiment d'insécurité la nuit restent des freins avérés

« Pour prendre les transports en commun, il faut avoir le pied marin ! »

4 - Complexification de l'espace urbain

- Mise en place de voies de bus ou de double-sens cyclables
- Généralisation de la « vitesse », source d'angoisse... face à laquelle l'habitacle de la voiture semble rassurant

Un aménagement global à repenser ? Le cas de Rennes

Objectifs :

- Déterminer les conditions favorables à l'habitat des personnes âgées (vieillessement actif et qualité de vie) -> **zones favorables au vieillissement**
- Développer la conception d'une urbanisation qui favorise l'autonomie des personnes vieillissantes ou âgées
- Enrichir les documents de planification urbaine par des propositions ou préconisations

Réalisations :

- Audit urbain. Participation de 68 aînés aux groupes de discussion + temps d'échanges participatifs associant >2000 habitants dont 388 aînés
- Cartographie des secteurs d'habitat favorables au vieillissement
- Traduction dans les règlements des ZAC situées sur ces zones, qui devront réaliser au moins 20% de logements adaptés

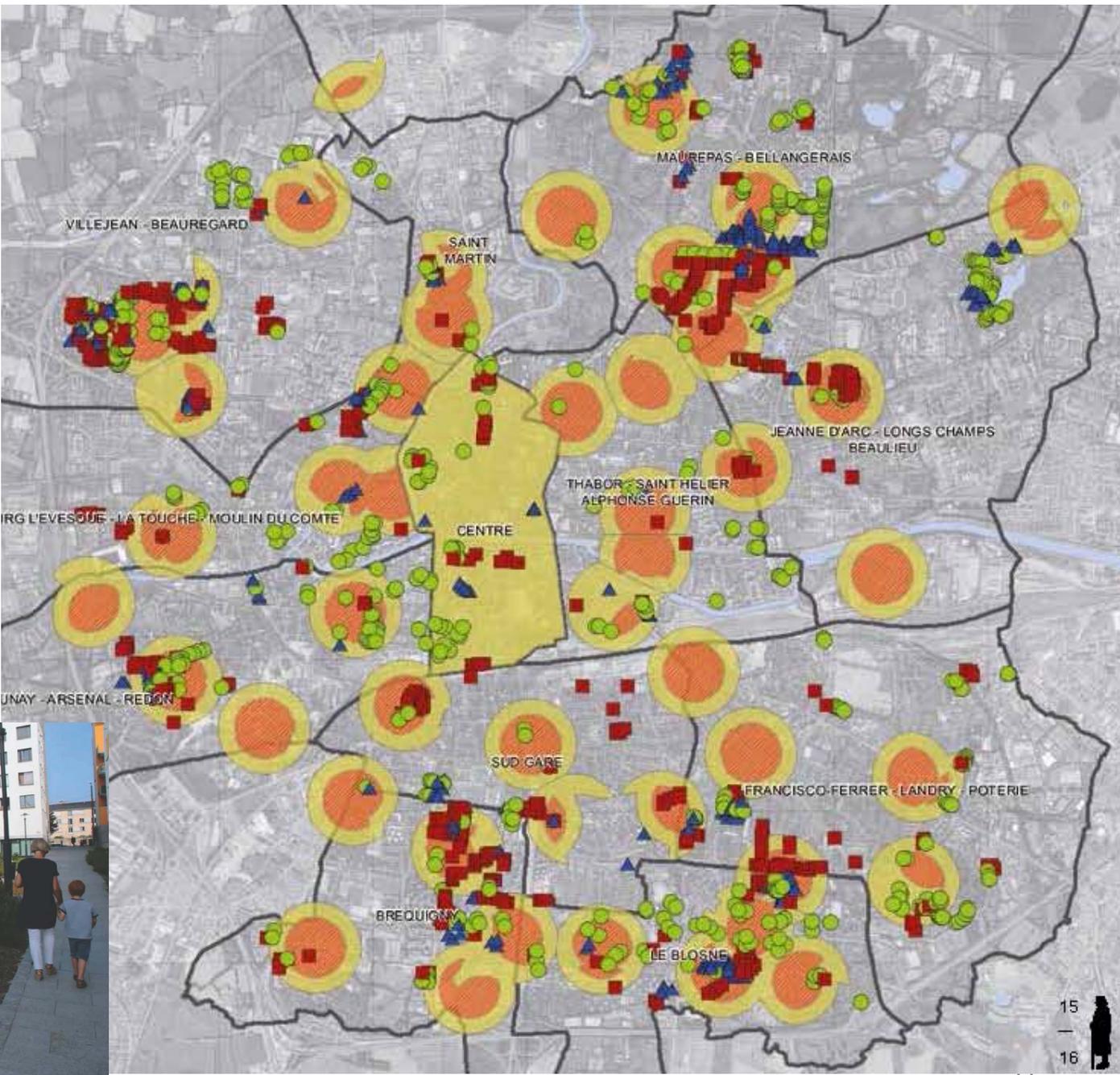
Le cas de Rennes

Adaptabilité du bâtiment

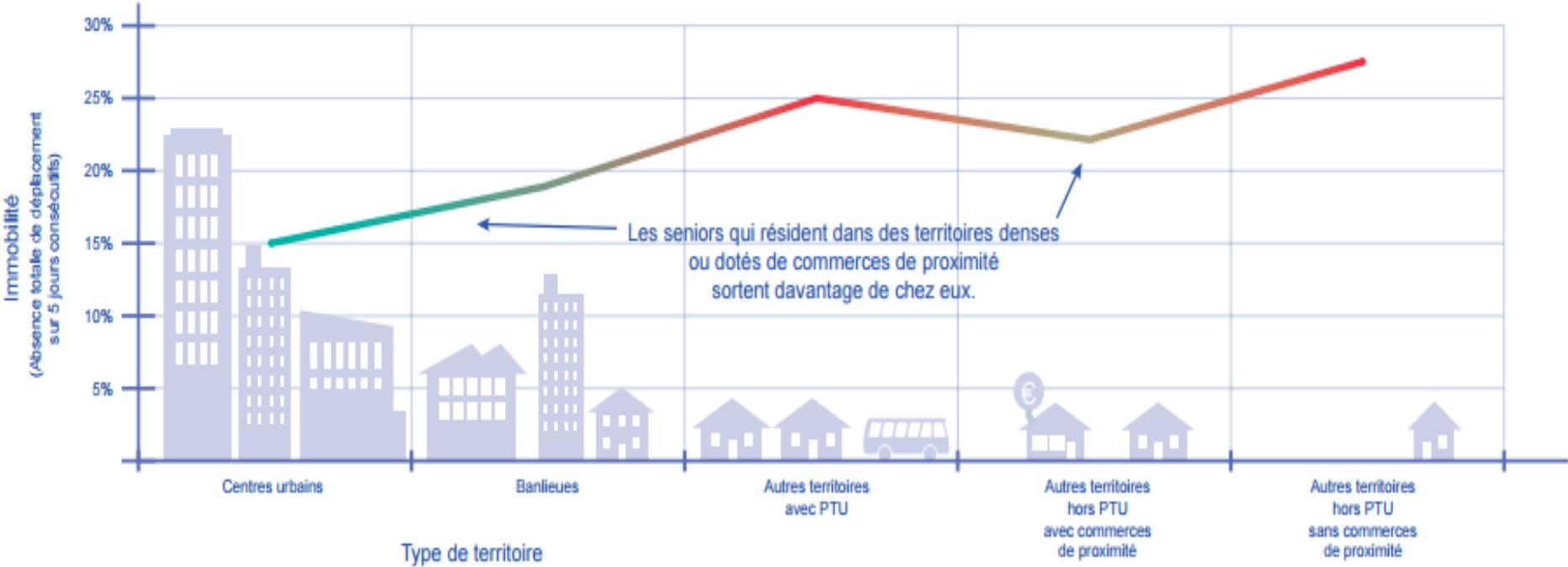
- Déjà accessible
- ▲ Facile
- Difficile

Secteurs favorables

- ▨ Périmètre restreint (200m)
- ▨ Périmètre élargi (300m)



En zones peu denses, des enjeux exacerbés



Périurbain et rural : une mobilité contrainte et indissociable de la voiture

- Un fort contexte de dépendance à la voiture induisant un fort déclin de la mobilité lors de la déprise de la conduite automobile

« Dans des petits villages comme les nôtres, si on n'a pas un véhicule à la maison, si on n'a pas un permis de conduire, il faut appeler quelqu'un et à ce moment-là on sort beaucoup moins »

- Augmentation des distances : 1 commune rurale sur 2 ne dispose d'aucun commerce alors que la majorité des déplacements des seniors s'effectuent dans un rayon de 500 m

« On peut encore aller à la mairie et à l'agence postale, c'est encore ouvert de temps en temps, mais autrement il n'y a plus rien, il n'y a plus d'école, plus de commerces »

- Un manque criant d'alternatives crédibles : rareté et inadaptation des transports collectifs, vélo non praticable... Les seniors cessent souvent de marcher et de prendre les transports avant de cesser de conduire.

**CO-CONSTRUIRE LE
TERRITOIRE...
ET LES SERVICES !**

Un rapport encore limité aux technologies numériques et aux nouveaux services

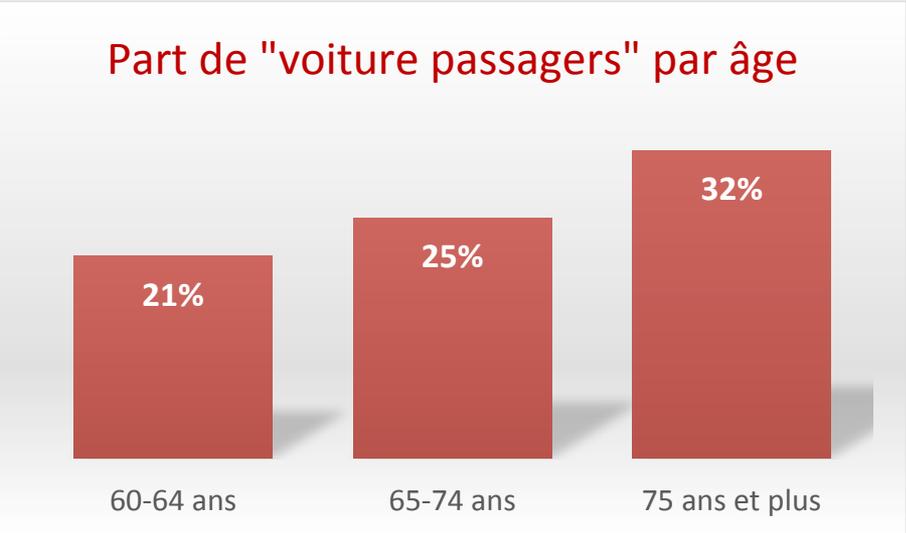
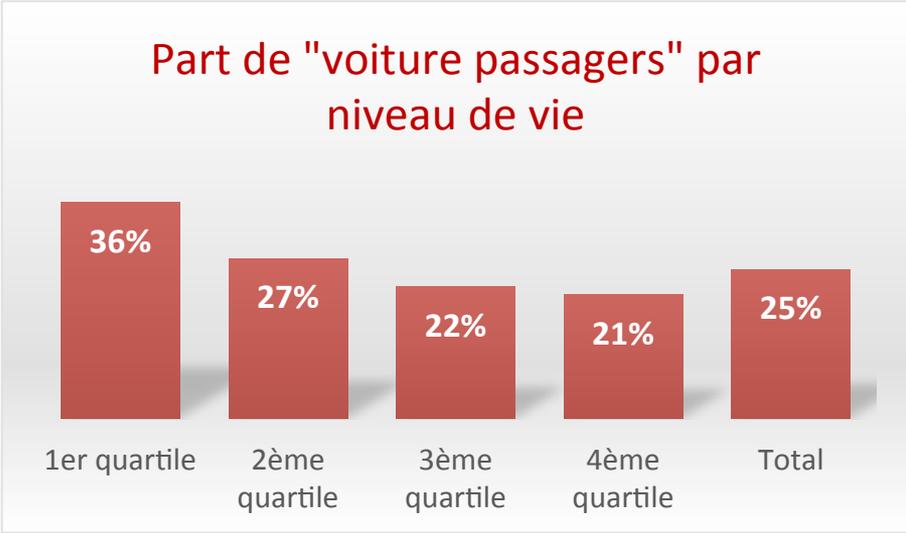
- En 2012, 16,4% des 60-74 ans et 3,1% des +75 ans avaient utilisé l'internet mobile au cours des 3 précédents mois
- 21% des seniors qui possèdent un smartphone ou une tablette ne savent pas télécharger une application
- Seniors n'utilisant pas Internet : pas l'utilité (55%) ; ne savent pas s'en servir (33%)
- Covoiturage : 1% des 3 millions de membres de BlablaCar ont plus de 65 ans ; le covoiturage est pratiqué par >25% des Français
- Location de voiture entre particuliers : 2% des usagers ont plus de 65 ans

« Je vais sur internet avec une tablette mais je n'ai jamais touché un ordinateur »

« On vient de m'offrir une tablette. Mais c'est compliqué quand même »

« J'aurais besoin qu'on m'explique comment marche un smartphone, ça serait très utile »

Une pratique à développer : la « voiture passager »



« Cela se fait spontanément, au cours de la discussion, on propose : si tu as besoin que je t'emmène quelque part, dis le moi et je le ferai. Cela fonctionne parce qu'on se connaît. »

« Quand on est à un âge comme nous, si on prend quelqu'un c'est pour « rendre service », je n'appelle pas cela covoiturage »

Les perspectives de la « mobilité inversée » en milieux peu denses

« Faire venir » jusqu'au domicile, ou à proximité du domicile, certains biens et services

Services en milieu rural

- Relais service public, points multiservices, maisons départementales, relais Poste et agences postales communales : près de 7 000 structures à ce jour
- Relais services publics (RSP) : labellisés et subventionnés par l'Etat, portés par une collectivité, une association ou un service de l'Etat. Doivent accueillir au moins un service lié à l'emploi et un lié au secteur social. Certains RSP regroupent jusqu'à 20 opérateurs.
- Maisons départementales : mission d'accueil, d'information, de conseil, d'évaluation médico-sociale et d'accompagnement personnalisé.
- Service FACTEO, groupe La Poste : 100% des facteurs équipés d'un terminal « smartphone », imaginé et co-construit avec et pour les facteurs. « Facteurs Services Plus » intégrera à terme 15 à 20 services différents, par exemple le retour d'information auprès des collectivités locales à l'issue de visites au domicile de personnes pré-identifiées pour s'assurer de leur bien-être.
- En pratique, malgré ces efforts, les aidants assurent la majeure partie des déplacements de leurs aînés fragiles.

QUELLES PERSPECTIVES ?

Co-construire territoires et services avec les seniors, en tenant compte de...

- Des équilibres géographiques modifiés
- Le recul de l'âge de la retraite
- Les seniors de demain sont les actifs d'aujourd'hui
- La place incontournable des TIC dans la mobilité, un enjeu à court terme
- La (co-)conception universelle des outils de mobilité et des politiques publiques

MERCI DE VOTRE ATTENTION !

MOBILITE DES SENIORS EN FRANCE

Marc Fontanès

marc.fontanes@auxilia-conseil.com

24.11.2016