



PREDIT GO n°3

PREDIT GO n°3

« Projets de vie et de mobilités durables pour bien vieillir dans les territoires en 2030 »

Livrable intermédiaire novembre 2010

Annexe 1 : Etat de l'art bibliographique



MOBILITÉ DES PERSONNES VIEILLISSANTES :
ATTENTES GÉNÉRIQUES SUR LESQUELLES REPOSENT LES PROJETS DE VIE

Marion Tillous

Le présent rapport est destiné à apporter les outils bibliographiques nécessaires au lancement de l'étude Prédit/Fing Mobilité et Vieillessement. Il se présente en particulier comme un soutien pour la validation de l'hypothèse 1 : les projets de vie des personnes vieillissantes, vis-à-vis de leur mobilité dans leurs territoires vécus, reposent sur des attentes génériques, qui peuvent être différenciées selon les situations de vie et les contextes territoriaux, et produire des niveaux de satisfaction et d'insatisfaction au regard des projets de vie.

La littérature existante permet de distinguer un certain nombre d'attentes génériques de la part des personnes vieillissantes. Leur diversité conduit à constater que les populations vieillissantes ont une mobilité protéiforme, qui peut permettre de remettre en cause le culte de la mobilité fondée sur la seule vitesse. Les premières de ces attentes sont justement un rythme calme, et surtout un rythme choisi, non contraint, ce qui les distingue des catégories de population plus systématiquement contraintes par le temps professionnel et scolaire. Il est également possible d'identifier : l'autonomie physique et la liberté (comme autonomie de choix) ; la proximité et la sociabilité ; la sécurité (physique) et le confort ; la citoyenneté ou, en d'autres termes, la volonté de participer à la vie de la cité ; la solidarité intergénérationnelle (via la possibilité d'accompagner un tiers) ; la maîtrise de l'incertitude (via la préparation avant le départ et la réassurance en cours de déplacement).

Le rapport a été construit à la manière d'une boîte à outils. Pour chaque attente identifiée, une fiche a été élaborée, comprenant systématiquement un certain nombre de rubriques. La fiche doit d'abord permettre de définir l'attente, de savoir pour quelles raisons elle émerge et dans quelle mesure elle est liée à l'âge. Pour cela nous avons distingué, avec l'Agence urbaine de Lyon, trois grandes catégories de personnes selon leur âge : [Atlas de l'aire urbaine de Lyon – Approfondissement « Le vieillissement » / confirmé par Le Bras] : les seniors (60-74 ans), le troisième âge (75-84 ans) et le quatrième âge (plus de 85 ans). Cette première partie de définition est donc constituée des rubriques « qui ? » et « pourquoi ? ».

Pour permettre l'usage de chaque fiche au sein d'études de cas ultérieures, ainsi que la comparaison entre les cas, une étape de différenciation doit suivre celle de la définition : différenciation selon les situations de vie des personnes et selon les contextes territoriaux. Chaque fois, nous proposons d'identifier le ou les facteurs les plus significatifs de différenciation, de manière à mieux comprendre ce qui rend l'attente plus ou moins importante pour les personnes, et plus ou moins difficile à satisfaire.

La rubrique suivante, intitulée « offres de service de mobilité » a été conçue de façon à offrir une palette de dispositifs répondant à l'attente concernée. Ces exemples de dispositifs peuvent ensuite donner lieu à étude ou à comparaison dans le cadre de l'examen d'un autre cas. Cette rubrique s'accompagnera d'une mise en évidence des questions posées par les dispositifs, soit en ce qui concerne leur degré d'adéquation avec l'attente concernée, soit pour pointer des vides laissés vacants et mis en évidence par la confrontation avec la double rubrique « différenciation ».



La fiche se termine sur une rubrique bibliographique : c'est là que sont rassemblées les références utilisées pour la construction de la fiche ; celles-ci peuvent être sollicitées pour aller plus loin sur tel ou tel thème.

Nous avons délimité notre corpus bibliographique de la façon suivante. En termes de mobilité, nous nous sommes focalisés sur les déplacements infra-territoriaux, de façon à exclure la mobilité résidentielle et les voyages. En ce qui concerne le vieillissement nous avons choisi un grand angle de vue, quitte à inclure les prémices du vieillissement qui débutent quelques années après l'âge légal à la retraite. **Mais cette volonté a trouvé peu d'écho dans la bibliographie, qui n'accorde qu'une faible place aux seniors (avant 75 ans).** Si les potentiels de cette catégorie de population ont bien été identifiés par le marketing, elle est encore contournée par la recherche qui n'a pas cherché à déterminer (ne serait-ce que dans une perspective de report modal) ses attentes de déplacement. Les personnes de la catégorie d'âge 60-74 ans, et bien que leurs activités ne soient pas les mêmes, ne se voient pas elles-mêmes comme une catégorie différente du reste de la population (c'est-à-dire des adultes actifs), comme en témoignent les premiers groupes de paroles mis en place par l'Agence d'Urbanisme de Lyon.

Cet état de l'art qui se situe dans le cadre d'une recherche sur le « bien vieillir » met en évidence les « creux » de la recherche sur le vieillissement des populations, notamment au regard des services à la mobilité.



RYTHME CALME

Qui ?

Les personnes qui ont entamé le processus de reconfiguration des rapports au monde qui caractérise la vieillesse et qui touche le rapport à l'espace, au temps et à autrui (cf. également fiches « sociabilité » et « proximité »).

Pourquoi ?

La recherche en science sociale a mis en évidence l'existence d'un processus de reconfiguration des rapports au monde qui caractérise l'avancée en âge et qui ne se limite pas à un processus d'abandon ou de renoncement.

En termes de rapport au temps, cela se traduit par l'impression de vivre dans une autre temporalité que les plus jeunes, l'impression d'agir selon un rythme plus calme. C'est ce que les personnes vieillissantes expriment lorsqu'elles parlent de leur sentiment d' « être dépassé(es) », de « devoir ralentir », de trouver que « tout va trop vite ». Cette dimension temporelle est, en elle-même, un symptôme d'un hiatus entre les services urbains et leurs usages ainsi que les attentes qu'en ont les plus âgés. La rapidité et l'efficacité temporelle des transports collectifs comme de la circulation automobile excluent de leurs champs des personnes qui ont une façon de se déplacer plus lente et plus douce. Le bus lui-même peut-être assimilé à cette catégorie de modes fondés sur la vitesse si le chauffeur ne prend garde à la souplesse de sa conduite. Mais des dispositifs ont été mis en place pour répondre à cette demande d'un rythme plus calme et ils peuvent être analysés en tant que tels (cf. infra.)

Différenciation au regard des situations de vie

Cette reconfiguration de la temporalité des activités est d'abord reliée à la volonté de se préserver d'une trop grande fatigue : marcher plus lentement, s'arrêter régulièrement, privilégier des chemins parcourus habituellement pour éviter des détours inutiles, etc. Le principal critère de différenciation est donc la condition physique de la personne : plus elle aura de difficultés à se mouvoir, plus elle aura tendance à mesurer ses gestes.

Mais le vieillissement est une involution des capacités qui affecte également le système cognitif. Il est donc possible que la personne adopte un rythme plus calme alors que ses capacités physiques restent intactes. Cette modification du rythme cognitif peut se traduire par un temps de réaction plus long, une mémorisation plus difficile, plus que de difficultés à traiter l'information ainsi qu'une moindre capacité à se concentrer sur un temps long. Or, il semble que les scores aux tests cognitifs déclinent dès la quarantaine : la perception de la temporalité purement cognitive se modifie donc bien avant celle liée aux capacités physiques et son corollaire, la déprise. Le biologiste Ladislav Robert, spécialiste du vieillissement, souligne la grande variabilité de l'évolution du vieillissement cognitif entre les individus.

Différenciation au regard des contextes territoriaux

Le principal critère de différenciation territoriale en ce qui concerne le rythme est l'importance des systèmes complexes dans l'offre de mobilité. Les systèmes complexes ou systèmes abstraits, mis en évidence par Anthony Giddens, ne peuvent pas être utilisés seuls par leur usagers mais nécessitent une gestion continue de la part d'un opérateur. Ces systèmes possèdent donc un rythme propre qui s'impose à l'utilisateur. Bien entendu l'opérateur cherche avant tout à répondre aux attentes des usagers,



mais aujourd'hui, l'idée prévaut que l'attente des usagers est celle d'une vitesse maximale : le réseau se doit d'être ubiquitaire.

La capacité de ces systèmes abstraits à être utilisés, c'est-à-dire à inspirer de la confiance chez leurs usagers, dépend du degré de dissimulation de leurs parties les plus complexes. Seuls quelques « points d'accès » sont alors ménagés, souvent sous la forme d'experts qui servent d'interface entre le système et ses usagers. En particulier, ce sont eux qui permettent à l'utilisateur de faire valoir, dans une certaine mesure, ses attentes en termes de rythme (la personne âgée peut demander au chauffeur de bus d'attendre qu'elle soit assise pour démarrer). Mais dans certains systèmes, en particulier – dans le domaine de la mobilité - les réseaux ferrés, la plupart des dimensions du système sont visibles par l'utilisateur tandis qu'au contraire les personnes référentes du système sont peu nombreuses et difficiles d'accès, dissimulées. C'est ainsi qu'une personne âgée ne peut pas faire aisément signe au conducteur d'une rame de métro d'attendre qu'elle descende les escaliers avant de refermer les portes ou d'attendre qu'elle soit assise avant de démarrer la rame. Ceci est également vrai pour le réseau routier où la personne est finalement très isolée au sein de son véhicule. (cf. également fiche « Maîtrise de l'incertitude »).

L'attente d'un rythme calme sera donc plus facilement satisfaite dans les territoires ruraux ou de petites villes où les systèmes abstraits sont peu nombreux. La personne âgée y est alors en mesure de « choisir » son rythme sans que le rythme du système urbain ne se surimpose à elle.

Offres de services de mobilité

Les dispositifs mis en place pour répondre à la demande d'un rythme calme existent dans les trois modes : transports collectifs, voiture, marche.

- En ce qui concerne les transports collectifs, le dispositif de « lignes de service » de bus développé en Suède est particulièrement intéressant. Son principal objectif est de minimiser la distance de marche aux arrêts, d'offrir un véhicule d'accès commode (pas de marches intérieures, sièges confortables, fourniture de rampes et de poignées, etc.), et surtout de supprimer la pression à se dépêcher pour les passagers qui montent et qui descendent, d'assurer un trajet convivial, avec des conducteurs spécialement formés. Le long d'itinéraires prédéfinis, les passagers peuvent monter ou descendre à leur demande aux endroits où ils se rendent. Si on le lui demande, le conducteur aide les passagers à monter et il attend qu'ils soient assis avant de redémarrer. En Suède, ces « lignes de service » de bus ont acquis une telle popularité que certains passagers, éligibles pour des services à la demande, choisissent de les utiliser pour certains ou pour l'ensemble de leurs trajets.
- En ce qui concerne le rythme de la circulation (concerne à la fois l'automobiliste et le piéton), peu de dispositifs permettent pour le moment de provoquer le ralentissement ou l'adaptation des flux, à l'exception de feux adaptés à la vitesse des piétons, que le Royaume-Uni expérimente (cf. infra). Le contrôle des vitesses de circulation est déjà un mieux pour les conducteurs âgés. Il faut toutefois noter une amélioration de la situation par rapport au « tout bagnole » des années 1970, avec la réduction des voies *rapides* et la multiplication des zones 30 et zones piétonnes.
- Les modes doux correspondent bien aux attentes de la personne âgée car, en tant que modes individuels, ils s'adaptent bien au rythme propre de chacun, et, contrairement à la voiture, ils sont affectés seulement à la marge par la vitesse du trafic routier. Les deux-roues constituent



de bons compléments à la marche, mais ils sont souvent lourds et de ce fait difficiles à manier (deux roues motorisés, vélos électriques, vélos en libre service).

Questions soulevées par la confrontation attente / services

. La mise en place de services de transports adaptés aux personnes âgées, si elle répond dans les faits à leur demande d'un rythme plus calme, ne revient-elle pas finalement à leur signifier leur inadaptation au monde contemporain, à les faire se sentir « hors du coup » ?

. Pour permettre l'usage des transports collectifs par tous, peut-on envisager soit une réduction du rythme de fonctionnement du système, soit une multiplication des personnes « expertes » disponibles ?

. Au sein d'un carrefour, pourquoi parle-t-on de passages piétons comme s'il s'agissait d'une concession accordée par les voitures aux piétons ? Un allongement des temps de feu en faveur des piétons, en particulier des plus âgés ne permettrait-il pas de renverser la tendance ?

Bibliographie

CHEVRIER, S., JUGUET, S. 2005. « Personnes âgées et métros légers : les trois figures de la personne âgées », dans : Pennec S., Le Borgne-Uguen, F. (dir.) *Technologies urbaines, vieillissement et handicap*. Rennes, ENSP.

CLÉMENT, S., 2006. « Transports urbains et vieillissement. Innovations toulousaines », *Informations sociales*, n°130.

CLÉMENT, S. 1994. « La ville et la vieillesse : espace public - temporalité – mobilité », *Gérontologie et Société*, n°69.

FORSBERG, S., STÄHL, A. 1991. « Service Routes in Borås », dans NORRBOM, C.-E., STÄHL, A., (dir.), *Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons*, Philadelphie, Gordon and Breach Science Publishers.

GIDDENS, A. 1990. *The Consequences of Modernity*. Cambridge, Polity.

Gérontologie et société, 1996, n°77 : numéro consacré au « temps » ;

HERVÉ, E. 2001. *Le temps des villes*, rapport au ministre délégué à la Ville, La documentation française.

LUSTIG, C., MECK, W.H. 2001. « Paying attention to time as one gets older », *Psychological science*, 12:66, Blackwell Publishing, pp. 478-484.

MEMBRADO, M., SALORD, T. 2009. « Expériences temporelles au grand âge », *Informations sociales*, n° 53, p. 30-37.

ROBERT, L. 2001. « À partir de quel âge peut-on parler de vieillissement du cerveau ? », *Gérontologie et société*, n°97, pp.9-18.



RYTHME CHOISI

Qui ?

Toutes les personnes dégagées de contraintes professionnelles horaires. Concerne spécialement les seniors qui bougent beaucoup plus que les autres et démultiplient les activités. Mais cela ne concerne pas tous les plus de 65 ans : de plus en plus continuent à travailler après l'âge généralement admis comme départ à la retraite, notamment pour des raisons financières, et beaucoup doivent également tenir compte des horaires scolaires de leurs petits enfants (accompagnement, garde).

Pourquoi ?

Le temps libre dégagé par l'arrêt de l'activité professionnelle est pleinement approprié par des seniors qui arrivent à la retraite de plus en plus en bonne santé (ce que l'arrivée de la génération baby-boom à va sans doute renforcer), avec de plus en plus le désir de profiter de ce temps pour soi après avoir consacré sa vie à d'autres (enfants, proches, société toute entière à travers le travail). Ces activités s'étalent tout au long de la journée, et y compris en soirée. Le fait que les seniors puissent avoir des activités nocturnes est une idée qui surprend les opérateurs (Groupes de paroles – SRM), mais qui se développe de plus en plus.

Différenciation au regard des situations de vie

Le temps libre dégagé par la cessation des activités professionnelles suppose que la personne ait effectivement eu une activité professionnelle jusqu'à la fin de sa carrière. Cela ne concerne donc pas ni les femmes au foyer ni les chômeurs. Pour les premières en particulier, l'âge adulte a été dédié aux activités domestiques, des activités qui ne cessent pas lors du passage à la retraite (du conjoint). La vieillesse ne se traduit donc pas par un sentiment temps libre. Pour les seconds, auxquels il est possible d'associer les personnes placées en préretraite sur décision de l'employeur, le temps dégagé par l'absence d'activité professionnelle est plus vécu comme un temps vide, de désœuvrement, que comme un temps libre.

Différenciation au regard des contextes territoriaux

Le temps libre n'est pas habité de la même façon selon le climat, la géographie, le cadre de vie, mais aussi l'offre de loisir disponible sur les différents territoires. Ces différenciations peuvent expliquer le tropisme littoral aux âges de la retraite et la bi-résidentialisation, une partie de l'année étant consacrée aux loisirs tandis que l'autre se passe sur les lieux habités pendant l'âge adulte et la vie professionnelle.

Offres de services de mobilité

Les offres de loisirs spécifiquement mises en place pour répondre aux attentes de loisirs des personnes vieillissantes prennent la forme de micro-bus sillonnant les centres villes ou centres commerciaux à faible vitesse. Elles complètent bien entendu l'offre plus large des services de transport destinés aux loisirs de tous (réseau ferré, aérien, réseaux de cars, etc.)

C'est le cas par exemple du service « la baladine », mis en place à Avignon et assuré par l'opérateur TCRA. Il se présente comme « un petit véhicule écologique, 100% électrique et non-polluant qui dessert le centre ville d'Avignon ». Ce micro-bus suit un trajet constant mais le long duquel il est possible de monter et descendre sans devoir se rendre à un arrêt. « La baladine » circule du lundi au samedi de 10h à 13h et de 14h à 18h30, sans horaires prédéfinis. D'autres dispositifs de ce type ont été mis en place en France, notamment à Amiens, Montreuil-sous-Bois, Carcassonne et Aix-en Provence.



Questions soulevées par la confrontation attente / services

Ces offres de services sont intéressantes, mais elles ne s'adressent pas aux seniors et ne tiennent pas compte de leurs besoins en termes de flexibilité (cf. fiche « liberté de choix ») et d'amplitude horaire. Ces navettes sont un loisir mais elles ne viennent que difficilement en soutien d'autres loisirs. D'où la nécessité de poser les questions suivantes :

. Et si les seniors constituaient un public suffisant pour assurer une utilisation (donc un équilibre économique) des transports collectifs en heure creuse, en particulier en zone peu dense ? Le renforcement des services en heure creuse, en attirant la population non captive des seniors, ne permettrait-il pas d'engager un cercle vertueux (plus de service, plus de demande, plus de rentabilité, plus de service, etc.) et à un terme un report modal de la voiture vers les transports collectifs ? Hormis en zone rurale d'habitat dispersé, le principe pourrait fonctionner y compris hors des zones urbaines, pour relier différents points de concentration.

. La possibilité, pour les transports collectifs, d'attirer les seniors ne passe-t-il pas, contre toute attente, par un renforcement des services de soirée ? Là encore, un cercle vertueux peut être attendu, le renforcement des services assurant une présence constante de population au sein des espaces de transport donc une plus grande sécurité au sein de ces espaces.

. Temps libre ne signifie pas absence de contrainte horaire : une personne a le choix de se rendre ou non à une activité de loisir, mais bien souvent, une fois le choix effectué, l'heure auquel débute cette activité est fixe. L'organisation de modes de transport à destination des personnes âgées nécessite donc de penser une flexibilité horaire qui garantisse en même temps une certaine fiabilité horaire.

Bibliographie

CARADEC, V. 2004. *Vieillir après la retraite*. Paris, PUF.

CARADEC, V. 2008. *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*. Paris, Armand Colin.

GAULLIER, X. 2002. « Retraites, préretraites et temps de la vie », *Gérontologie et société*, n°102.

PAILLAT, P. 1989. *Passages de la vie active à la retraite*. Paris, PUF.

PICHOT, L. 2002. « Les expériences de loisirs sportifs chez les personnes âgées de plus de 50 ans », *Loisir et société*, n°2.



AUTONOMIE PHYSIQUE

Qui ?

Cette attente est celle des personnes confrontées à des handicaps physiques ou cognitifs qui nécessitent l'intervention de tiers ou de prothèses, que ce soit durablement ou temporairement. Cette catégorie correspond principalement au 4^e âge. Mais elle peut concerner également les plus jeunes qui anticipent la dépendance et mettent en œuvre des stratégies d'adaptation dès l'apparition des premières difficultés physiques afin de maintenir le plus longtemps leur autonomie.

Pourquoi ?

La demande d'autonomie physique est fondamentale car si elle n'est pas « satisfaite » / résolue, elle peut signifier l'obligation d'entrer en institution. Cette attente à l'égard des pouvoirs publics est également une demande à l'égard des proches (les « aidants ») et de la personne elle-même. Celle-ci élabore en effet au fur et à mesure que les difficultés se présentent des stratégies d'adaptation qui intègrent tous les moyens à sa disposition, parmi lesquels elle opère un choix.

Une attention particulière doit être portée au fait que la personne doit non seulement pouvoir se déplacer, mais également avec une charge (par exemple, dans le cadre d'un déplacement ayant pour motif l'achat). Lorsque les motifs professionnels de déplacement disparaissent, le motif achat devient le principal motif de déplacement nécessaire (pour s'alimenter par exemple). Chez les personnes de plus de 75 ans, la diminution des autres motifs (loisirs, visites) et les difficultés à marcher et porter des charges lourdes les conduisent à diviser leurs courses auparavant hebdomadaires en petites courses quotidiennes. La possibilité de porter même de petites charges lors de leur déplacement devient donc une des conditions *sine qua non* de leur autonomie.

Différenciation au regard des situations de vie

A moins que les espaces parcourus n'aient fait l'objet d'aménagements spécifiques, les conditions de l'autonomie passent bien souvent par le recours soit à des proches, soit à des dispositifs payants. Deux critères de différenciations existent au regard de l'autonomie : l'environnement familial et amical, et les moyens financiers. De manière générale, le degré d'aisance financière, conditionne la satisfaction d'un grand nombre d'attentes envisagées ici, des plus immédiates (maîtrise de l'incertitude, réassurance), aux plus globales (liberté de choix). L'environnement familial joue quant à lui un double rôle dans la satisfaction des attentes : celui de moyen (comme ici dans l'aide à l'autonomie physique) mais également et principalement celui de fin (sociabilité, réduction de l'isolement, etc.). Cet environnement familial peut être complété par des solidarités de voisinage.

Différenciation au regard des contextes territoriaux

A l'échelle du territoire, l'accessibilité aux lieux dépend (1) de la distance qui sépare résidences et services ou commerces, (2) et à la fois de la densité et de la qualité (information, accessibilité de l'environnement construit) des modes de transport qui sont proposés pour atteindre ces services ou commerces. De manière générale donc, plus la personne réside dans un environnement dense, plus son accessibilité aux lieux sera facilitée. Le risque d'isolement ou de dépendance automobile sera limité dans les grandes villes plutôt que dans les petites et dans les zones urbaines plutôt qu'en zones rurales. Certaines exceptions doivent toutefois être signalées, en particulier en ce qui concerne les loisirs. D'une part parce que le lieu qui cherche à être atteint peut être un environnement non bâti (campagne, montagne, littoral), difficile à atteindre lorsque l'on réside en zone dense. D'autre part parce que lorsque le lieu de loisir est ponctuel, il peut avoir donné lieu à la mise en place d'une ligne de



transport de forte fréquence. Le niveau de service de la ligne n'est alors pas proportionnel à la densité du secteur desservi.



Offres de services de mobilité

L'autonomie physique se traduit en termes d'accessibilité. La majorité des dispositifs en faveur des personnes âgées sont réalisés pour répondre à l'accessibilité (et à la sécurité – cf. infra). La notion d'accessibilité a été définie par Isaac Joseph de la façon suivante : « un espace accessible est un espace physique et sensible doté d'une forme plus ou moins affichée et d'un "droit d'usage" également plus ou moins manifeste ». Les dispositifs visant à garantir l'accessibilité des espaces ou des véhicules sont à la fois d'ordre physique et cognitif (Joseph parle « d'intelligence distribuée ») et peuvent prendre les formes les plus modestes (installation d'une main courante, comblement d'un nid de poule sur un trottoir, etc.) comme les plus larges (mise en accessibilité d'une station de métro/RER par l'installation d'ascenseurs, construction d'une rampe, remplacement d'une flotte de bus par des modèles à plancher surbaissé, mise en place d'un service de transport à la demande, etc.). Les schémas d'accessibilité, rendus obligatoires par la loi du 11 février 2005, « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » dans les grandes villes, contribuent à la mise en place de politiques intégrées de mises en accessibilité.

Lorsque l'accessibilité ne peut être garantie par un aménagement de l'espace de mobilité, la personne âgée doit alors recourir à un dispositif d'accompagnement. Celui-ci peut être délivré à titre gratuit par des proches ou être assuré par un service payant. Les dispositifs d'accompagnement assurés par la puissance publique, donc délivrés pour des sommes modiques, sont encore insuffisants au regard des besoins : il semble moins coûteux d'apporter au domicile de la personne les ressources dont elle a besoin que de l'accompagner pour lui permettre d'y accéder. Pour pallier ce manque, l'Etat français a mis en place un système de réduction ou crédit d'impôts pour les personnes « en perte d'autonomie » recourant à un service d'accompagnement privé. Cette réduction ou ce crédit couvrent 50% de la dépense ; la personne devant donc être en mesure de prendre en charge l'autre moitié des dépenses.

Les dispositifs d'accompagnement passent le plus souvent par le mode automobile ou l'usage de minibus, souvent également par un accompagnement piéton. Les services d'accompagnement au sein des transports collectifs sont encore rares et peu médiatisés. L'association « Les compagnons du voyage » a été créée en 1993 et associe la RATP et la SNCF est très peu connue de la population francilienne. Son équivalent londonien, assuré par l'opérateur *Transport for London*, propose un service de guidage (« mentoring »), c'est-à-dire à la fois d'accompagnement et d'éducation à la mobilité, visant à l'autonomie de la personne. Cette démarche est intéressante dans la mesure où elle n'envisage pas la perte d'autonomie de la personne vieillissante comme une régression inéluctable, mais comme une modification dans la situation de la personne qui nécessite l'élaboration et l'apprentissage de stratégies d'adaptation pour lui permettre de se déplacer seule.

Questions soulevées par la confrontation attendue / services

- . L'éducation à la mobilité pour les personnes âgées ne permettrait-elle pas de réduire le coût des dispositifs d'accompagnement et permettre ainsi à tous d'avoir accès à une mobilité autonome ?
- . Dans quelle mesure les dispositifs mis en place pour répondre aux différentes formes de handicaps moteurs, sensoriels et cognitifs n'entrent-ils pas en conflit au sein de l'espace public ?
- . Dans quelle mesure le développement de prothèses permettant de protéger et de renforcer la personne physique (type exosquelettes) va-t-elle permettre de résoudre ou différer la question de l'autonomie ?

Bibliographie



- CAVALIER, G. 2004. (dir.) « Chap3 : Mobilité et accessibilité : un double défi. » dans : Villes et vieillir. Institut des villes, coll. « Villes et société ». La documentation française.
- CHAUDET, B. « Vieillesse et handicap : mesures de l'accessibilité "d'espaces trajets spécifiques" ». *Hommes et terres du nord*, n°2003/3 (t2).
- COVELET, R. 2003. « Prendre enfin conscience des enjeux des déficits sensoriels des personnes âgées », *Gérontologie et société*, n° 123.
- DEJEAMMES M., FLORES J.L., BLANCHET V. 1988. *Capacités fonctionnelles motrices d'une population : répercussions sur l'accessibilité des transports collectifs*. Rapport INRETS n° 81.
- Dupuy, G. 1999. *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Economica, « Villes ».
- FNAU. 2007. « Seniors : quelle intégration dans les documents de planification et d'urbanisme ? ». Paris, Rapport pour la Fondation de France.
- GART. (GARNIER, S. dir.) 2009. *La mobilité des seniors. Besoins de déplacements liés au vieillissement de la population*. Paris, Gart.
- JOSEPH, I. (dir.) 1999. *Villes en gares*. La Tour d'Aigues, l'Aube.
- LANTÉRI R., IGNAZI, G. 2005. *Accessibilité des espaces publics urbains, Outils d'évaluation ergonomique*. Recherche CERTU, « les Rapports d'étude ».
- LEMAIRE, P. 2007. « Le vieillissement cognitif », dans : RATP, *Cognition et Mobilité, actes du séminaire 2006-2007*. Paris, RATP.
- LOUBIÈRE, M.-J. 1999. « L'ensemble de la clientèle profitera à terme des actions engagées par la RATP en direction des seniors », *Cahiers de l'IAURIF n°122*, pp.47-50.
- MEY, A., GALLE, C.-L. 1999. « La SNCF doit continuer à améliorer l'attractivité du réseau ferré auprès des seniors. » *Cahiers de l'IAURIF n°122*, pp.53-55.
- PAUZIE A. 1989. *L'ergonomie des systèmes d'information dans le domaine du transport en relation avec les capacités fonctionnelles des utilisateurs*. Rapport INRETS/LPC.
- VANDERHAEGEN, J.-C. 2003. *Handicaps et vieillissement démographique : des défis pour la ville*. Bruxelles : Confédération Construction Bruxelles-Capitale.



LIBERTÉ (AUTONOMIE DE CHOIX)

Qui ?

Les personnes âgées confrontées à un handicap sont à la fois en recherche d'une autonomie physique et d'une autonomie de choix, c'est-à-dire de la capacité à élaborer seule leurs propres stratégies d'adaptation. Nous sommes donc toujours dans une attente qui touche en priorité les personnes du troisième et surtout du quatrième âge. Mais cette attente rejoint ici les attentes des seniors qui, pour des raisons générationnelles (enfants du baby boom et jeunes de mai 68) plus que par un effet de cohorte (effets du vieillissement) ont une demande accrue de liberté et d'autonomie de choix.

Pourquoi ?

Bernard Ennuyer a insisté sur la nécessité de faire une différence entre la dépendance comme incapacité à réaliser soi-même des actes fonctionnels de la vie courante et la perte d'autonomie qui désigne la privation de liberté de décider de son mode de vie par soi-même. Les incapacités à réaliser les principales activités de la vie quotidienne peuvent nécessiter, suivant le souhait de la personne, suivant son caractère, ses habitudes de vie et son environnement familial et géographique, une aide plus ou moins importante. La personne n'en reste pas moins libre de décider de son mode de vie, pour autant qu'elle n'a pas de désorientation d'ordre psychique importante.

Différenciation au regard des situations de vie

Peu de différenciation au regard des situations de vie ressortent vraiment de la littérature. Les différences de capacités cognitives sont les seules qui expliquent de façon pertinente la capacité ou l'incapacité à décider soi-même de ses actes et de son sort, en particulier dans le cas de maladies fortement invalidantes telles que la maladie d'Alzheimer. Mais même dans ce cas là, la personne vieillissante a pu prendre les dispositions nécessaires antérieurement à sa maladie pour décider de son sort une fois malade. L'initiative de la maison de retraite auto-gérée des « Babayagas » représente un cas exemplaire : en se mettant en commun, les femmes décident qu'elles s'en remettent aux autres si elles venaient à perdre leur autonomie de choix.

La mise en place d'une initiative de ce type est très coûteuse et laisse-t-à penser que l'argent est un facteur discriminant dans la capacité de choix. Cela paraît toutefois rapide. D'une part, parce que les Babayagas ont fait appel à un plusieurs organismes subventionnaires, et que leur situation financière initiale n'a finalement que peu compté dans la réalisation du projet. D'autre part parce que le manque d'argent peut également conduire au maintien de la capacité de choix, ou plutôt de la nécessité de choix : si la personne n'a pas les moyens de déléguer à une tierce personne, elle doit s'assurer de rester libre de ses choix le plus longtemps possible.

Le degré d'inscription dans des liens familiaux et de voisinage, si important en ce qui concerne l'autonomie physique, est lui-même à double tranchant lorsqu'il s'agit de la capacité de choix, la vulnérabilité de la personne âgée invitant ses proches à prendre sur elle un contrôle de plus en plus important.

Différenciation au regard des contextes territoriaux

Le contexte territorial (réseaux, politiques publiques privilégiant l'autonomie, équipements et services, climat, solidarités de voisinage, etc.) détermine plus l'ampleur des propositions offertes au choix que la capacité de choix de la personne en tant que telle. Pour obtenir un service par exemple, la personne dispose d'une palette de possibilités (s'y rendre en voiture ou à pied, s'y faire accompagner, le faire



venir à domicile, etc.) qui dépend fortement du contexte territorial. Toutefois lorsque les possibilités de choix se réduisent à leur minimum (une seule possibilité), la personne perd sa capacité de choix et devient dépendante (cf. dépendance automobile par exemple, fiche « autonomie physique »).

Le développement des NTIC va sans doute pouvoir permettre d'étendre l'ampleur des choix et donc limiter les risques de dépendance. Les différences en termes de liberté de choix au regard des contextes territoriaux deviendront proches alors de celle qui caractérisent l'accès aux NTIC .

Offres de services de mobilité

En termes de transport, l'introduction de cette dimension de l'autonomie vient complexifier la question de l'accessibilité. L'accessibilité d'un lieu ne dépend pas uniquement de la possibilité d'une desserte (une navette relie une fois pas jour un lieu), mais également l'amplitude horaire durant laquelle cette desserte est possible et l'accessibilité tarifaire de cette desserte : en somme, de la flexibilité du service. La personne doit pouvoir choisir de débuter un déplacement avec le plus de spontanéité et le moins d'anticipation possibles ; elle doit également être en capacité de reprogrammer son déplacement en cours.

- Les dispositifs qui garantissent cette autonomie de choix sont donc par excellence ceux offerts au reste de la population : la voiture et les transports collectifs. Un dispositif d'accompagnement des personnes âgées au sein des transports collectifs garantit donc leur autonomie beaucoup plus qu'un service de transport à la demande.
- Les navettes constituent des intermédiaires intéressants entre le service de transport à la demande et les modes de transports collectifs classiques. Ayant une fréquence importante et une amplitude horaire relativement élevée, elles permettent une plus grande flexibilité que le transport à la demande. Les « Traverses » mises en place dans différents quartiers parisiens (14^e, 18^e et 20^e arrondissements) sont un exemple de navettes particulièrement réussies.
- Les taxis représentent l'offre la plus flexible, mais aussi la plus coûteuse, en tout cas pour l'usager. Des dispositifs de « chèque-taxis » peuvent rendre le mode plus accessible.
- Enfin, en termes de transport à la demande, le dispositif le plus flexible est celui qui demande le temps le plus court de réservation. Le dispositif Flexline, développé dans le district de Högsbo en Suède, est souvent cité en exemple dans les manuels de bonnes pratiques (Predit, 2005, Certu, 2002) notamment en raison des efforts faits pour favoriser la flexibilité.

Questions soulevées par la confrontation attente / services

. Quel degré de flexibilité (spatiale et temporelle) le transport à la demande doit-il atteindre pour répondre aux attentes de liberté de la population au même titre que l'automobile ? De ce point de vue, les transports *en commun* ne représentent-ils pas la seule alternative crédible à la voiture particulière ?
. le vélo électrique n'est-il pas également un mode flexible qui gagnerait à être développé ? Pourrait-il être accessible aux ménages les plus pauvres ?

Bibliographie

- . ENNUYER, B. 2004. *Les malentendus de la dépendance : De l'incapacité au lien social*. Paris, Dunod.
- . ENNUYER, B. 2007. « 1962-2007 : Regards sur les politiques du maintien à domicile et sur la notion de libre choix de son mode de vie », *Gérontologie et société*, n°123.
- . ESPINASSE, C. 2005. *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées. Rapport final d'une recherche financée par le Prédit 3 (2002-2007)*, Groupe opérationnel n° 1.
- . *Gérontologie et société*, 2009, n°131 : numéro consacré au « libre choix » ;



- . *Gérontologie et société*, 2009, n°128-129 : numéro consacré à la « prise en charge de la maladie d'Alzheimer » ;
- . LE BOULER, S. 2006. Personnes âgées dépendantes : bâtir le scénario du libre choix. Rapport du Centre d'analyse stratégique.
- . MAMOU, Y. 2003. « Une maison de retraite autogestionnaire et solidaire, initiative de "copines de 25 ans" », *Le Monde*, édition du 26.09.03.
- . THOMAS, R., 2005. *Les trajectoires de l'accessibilité*, Bernin, À la Croisée.



PROXIMITÉ SPATIALE ET GÉOGRAPHIQUE

Qui ?

Les personnes des troisième et quatrième âges, qui ont entamé un processus de reconfiguration de leur rapport au monde, y compris dans sa dimension spatiale.

Pourquoi ?

A mesure de l'avancée en âge, l'augmentation des difficultés physiques et le moindre goût pour l'extérieur (repli sur l'espace domestique) se combinent pour expliquer que les sorties se fassent moins nombreuses, que l'espace parcouru se réduise et que le domicile soit de plus en plus valorisé. La fréquentation de la ville se caractérise donc, au cours du vieillissement, par un repli sur les espaces les plus « proches », d'une proximité affective / sociale qui n'est pas toujours également spatiale, selon le degré d'accessibilité des espaces, mais qui tend à le devenir (volonté exprimée de mobilité).

Différenciation au regard des situations de vie

La modification de l'échelle spatiale du territoire vécu dépend fortement des habitudes prises au cours de l'âge adulte. Ces habitudes sont conditionnées par la profession, mais pas uniquement.

La situation des migrants vieillissants est à ce titre spécifique. Les migrants pour raison économique (à la différence des réfugiés), ont souvent migré seuls. Ils migrent alors dans la perspective d'un « retour au pays » au moment de la retraite, et ce, dans de meilleures conditions qu'au moment du départ. Mais il apparaît que, parmi les migrants arrivant aux âges de la retraite, le nombre de « non-retours » est majoritaire. La progression du chômage, la faiblesse et l'irrégularité des revenus, la situation familiale, l'évolution du rapport à la santé, l'adoption de nouveaux modes de vie ou la situation politique dans certains pays d'origine ont contrarié ou empêché ce retour. Or, la perspective de rentrer au pays a souvent limité les démarches d'inscription dans le pays (et le quartier) d'accueil, les migrants pour raison économique résidant souvent dans des structures collectives du type foyers de travailleurs migrants dans lesquels ils restent entre eux. Le moment du vieillissement est un moment complexe de découverte d'une proximité spatiale peu habitée et d'étirement des liens au pays d'origine.

Différenciation au regard des contextes territoriaux

La différenciation au regard des contextes territoriaux dépend du degré d'appropriation de l'espace urbain, mais également de la forme de l'implantation humaine.

Le degré d'appropriation de l'espace urbain rejoint la notion de « walkability » développée par la recherche anglophone, en particulier en géographie de la santé. La « marchabilité » de l'espace dépend d'un grand nombre de facteurs, qui vont de la forme de la rue (est-elle en pente, semée d'obstacles) au climat en passant par la densité de commerces et l'animation de la rue.

En termes d'implantation humaine, la différenciation au regard de la proximité dépend moins d'une différence entre lieu de vie rural ou urbain que du degré de regroupement des implantations humaines. Un village regroupé peut permettre à la personne âgée d'accéder dans un rayon proche aux services et à son réseau social plus aisément que dans un quartier urbain ou péri-urbain. A l'inverse, la résidence rurale dans une zone d'habitat dispersé ne permettra pas à la personne de satisfaire son attente de proximité. En ce qui concerne les services rares, en particuliers médicaux, seule la résidence en zone urbaine peut permettre un accès de proximité. Mais même en zone urbaine, cette possibilité n'est



réservée qu'aux personnes ayant les capacités de résider en centre-ville, ou à proximité des centres hospitaliers.

Offres de services de mobilité

Les deux modes privilégiés de la proximité sont la marche et la navette. Le vélo (électrique) pourrait également être envisagé en réponse à la demande de proximité.

- la marche doit être favorisée en insistant sur la sécurité et le confort (cf. infra) des espaces publics urbains.
- La navette est un dispositif qui répond plus spécifiquement à la demande de proximité, en particulier parce qu'elle accueille en son sein de le quartier sillonné et permet l'échange entre les personnes du quartier.
- Le vélo n'est un mode de proximité que s'il permet de « cabotage », l'arrêt fréquent à différents points du quartier.
- Certaines initiatives visent à apporter une aide au déplacement dans certains secteurs spécifiques (espaces commerciaux, aires piétonnes attractives), via la mise à disposition de fauteuils roulants ou scooters électriques pour les personnes ayant des difficultés à marcher (*Shopmobility* au Royaume-Uni, centre historique de Turin, par ex.) En France, quelques expériences ont été lancées qui proposent un service de déplacement avec des petits véhicules électriques conduits par un chauffeur et accueillant trois à sept personnes (ex. : Avignon – cf. fiche « Temps libre », Amiens, Montreuil-sous-Bois, Carcassonne, Aix-en-Provence).
- Enfin, le déplacement à la demande est le mode le plus adapté à la desserte de proximité en zone rurale. Le service « Manéo Proximité » par exemple, permet aux habitants de la Manche de se rendre depuis leur domicile dans les centres urbains les plus proches de chez eux. Le service fonctionne du lundi au samedi et comprend généralement un aller-retour par jour. Chaque trajet coûte 2,20 €.

Questions soulevées par la confrontation attente / services

. Et si la proximité n'était pas qu'une question de desserte, mais nécessitait un apprentissage, en particulier pour les migrants vieillissants, mais également pour les personnes en cours de redéfinition de leur échelle de vie ?

Bibliographie

- BABAYOU, P. VOLATIER, J.-L. 1998. Prospective de la mobilité locale des personnes âgées.
- CLEMENT S., MANTOVANI, J., MEMBRADO M. 1996. « Vivre la ville à la vieillesse : se ménager et se risquer », *Annales de la recherche urbaine*, n°73.
- DEJEAMMES, M. (dir.) 2001. *La mobilité des personnes âgées. Analyse des enquêtes ménages déplacements*. Lyon, Certu.
- DEJEAMMES, M. 2004. « Services de transport alternatifs à l'automobile, en France et en Europe », dans : *Villes et vieillir*. Institut des villes, coll. « Villes et société ». La documentation française.
- DEHAN, P. « Les territoires urbains du troisième âge », *Urbanisme*, n°311, avril 2000.
- FOURNIÉ, A. 1999. « Le renouveau du commerce de proximité et le nouveau marketing des seniors », *Cahiers de l'IAURIF* n°122, pp.201-212.
- GALLOU, R. 2001. « Le vieillissement des immigrés en France. » Rapport pour la Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse.
- PENNEC, S. 2000. « Les pratiques de la ville entre anonymat et proximité : Garder une relation urbaine au monde ».



SOCIABILITÉ

Qui ?

Les personnes engagées dans un processus de reconfiguration de leurs relations sociales, en particulier du fait d'un isolement progressif vis-à-vis de leurs proches (décès du conjoint, éloignement des enfants).

Pourquoi ?

La reconfiguration des rapports au monde identifiée par Serge Clément est à la fois spatial (Cf. fiche « proximité »), social et temporel (cf. fiche « rythme calme »). L'entrée dans le grand âge, autour des quatre-vingts ans, est souvent le moment d'une baisse de la sociabilité. L'investissement des enfants dans d'autres cadres familiaux, le décès du conjoint et celui des proches (frères et sœurs, amis) ont tendance à isoler la personne très âgée. A ces liens sociaux en diminution semblent se substituer des contacts sociaux, c'est-à-dire le goût pour la coprésence avec d'autres personnes ou simplement l'observation du monde extérieur depuis sa fenêtre ou à travers le poste de télévision. Le transport collectif, et en particulier l'espace du véhicule devient alors non plus un moyen pour accéder à un lieu, mais une destination en lui-même, un espace public à part entière.

Différenciation au regard des situations de vie

La demande de sociabilité qui résulte de la reconfiguration des réseaux sociaux au cours du vieillissement dépend très fortement du capital social de la personne au seuil de la vieillesse. Il semble que la vie sociale de la personne ait été dense pendant la vie active, plus il est difficile pour elle de la voir se réduire au cours du vieillissement. Mais peu d'informations existent dans la littérature sur ces différenciations.

A nouveau, les migrants isolés (sans leur famille) ont une situation spécifique au regard de la demande de sociabilité. Celle-ci est écartelée entre un « pays » d'origine lointain et qui s'éloigne encore à mesure que le projet de retour s'estompe, et un réseau social proche limité aux liens tissés durant la vie professionnelle ou au sein de la structure de vie collective.

Le degré d'accessibilité aux NTIC est également un élément non négligeable de la différenciation au regard de la demande de sociabilité. Ces nouvelles technologies peuvent permettre de passer outre une distance spatiale devenue difficile à franchir, voire une distance générationnelle, en particulier vis-à-vis des petits enfants. Cette accessibilité aux NTIC dépend de l'habitude acquise ou non durant la vie active d'y avoir recours et de l'aisance financière de la personne ou du ménage.

Différenciation au regard des contextes territoriaux

Comme dans le cas de la proximité, la différence territoriale dépend moins de l'opposition rural / urbain que de la densité de population et de services qui entoure le domicile de la personne. L'accès aux NTIC est également un facteur discriminant fort.

Offres de services de mobilité

Le mode de transport qui favorise au mieux cette récréation *in situ* de l'espace de sociabilité est la navette. La mise en place d'un réseau de navette de petite taille, sur des lignes de proximité et à horaires réguliers permet aux personnes de retrouver des habitués. Il peut s'agir des « Traverses » parisiennes » évoquées plus haut, mais également des services de plus faible amplitude horaire, qui ne passent pas pour autant par la réservation (à l'inverse des services de transport à la demande), telles



que les micro-bus ou le Strada mis en place à l'initiative du SIPAG des cantons de Tassin et de Vaugneray près de Lyon.

Mais la sociabilité *au cours* du déplacement peut également passer par l'accompagnement, en voiture comme en transports collectifs. On pense ici aux services à la personne qui prennent des formes polymorphes (ménage, cours, lecture, etc.) intégrant le service d'accompagnement. Des dispositifs spécifiques d'accompagnement peuvent également être envisagés. L'accompagnement au sein de la famille est double : il peut s'agir à la fois d'un accompagnement par les enfants de la personne âgée ou d'un accompagnement des petits enfants (à leurs activités de loisir par exemple) par cette personne.

Questions soulevées par la confrontation attente / services

. Le fait que le transport à la demande suppose que la personne déclare vouloir se rendre à un endroit précis ne limite-t-il pas les demandes, dans la mesure où la personne peut simplement vouloir sortir de chez elle et voir du monde sans nécessairement aller quelque part ? La navette, comme réplique du bus à une échelle micro-locale ne présente-t-elle pas un avantage de ce point de vue ?

Bibliographie

ATTIAS-DONFUT, C. 2008. « Les grands-parents en Europe : de nouveaux soutiens de famille », *Informations sociales*, n°149, pp. 54-67.

CLEMENT S., MANTOVANI, J., MEMBRADO M. 1995. « Vieillesse et espaces urbains. Modes de spatialisation et formes de déprise ». Rapport pour le PirVilles, CNRS.

CLÉMENT, S., MANTOVANI, J. 1999. « Les déprises en fin de parcours de vie », *Gérontologie et Société*, n°90.

FOX, M.T., GOODING, B.A. 1998. « Etude des relations entre la mobilité physique, l'intégration sociale et le bien-être de canadiens âgés », *La revue canadienne du vieillissement*, vol 17, n°4.

BLANPAIN, N., PAN KÉ SHON, J.-P. 1999. « La sociabilité des personnes âgées », Insee Première, n°644.

YERPES, J. 1998. *La ville des vieux. Recherche sur une cité à humaniser*. La Tour d'Aigue : l'Aube.



SÉCURITÉ (PHYSIQUE)

Qui ?

L'attente de sécurité peut concerner le risque d'accident (elle concerne principalement les usagers de la route, soit en tant qu'automobilistes, soit en tant que piétons), mais également celui de l'agression. Elle est vraisemblablement plus le fait de personnes âgées plus fragiles physiquement ; elle ne concerne donc pas les « seniors ».

Pourquoi ?

1. Insécurité routière. En France, comme dans tous les pays membres de l'OCDE, les conducteurs âgés ont des taux de décès nettement plus élevés que dans les autres tranches d'âge. A nombre d'accident équivalent, les populations âgées, plus fragiles, soient plus sévèrement blessées que les autres. Et même si le taux d'implication dans un accident augmente légèrement après 75 ans, il reste bien inférieur pour les tranches d'âge élevées à ce qu'il est chez les plus jeunes. En somme, si les conducteurs âgés ne présentent pas une menace plus forte pour les autres usagers de la route que les conducteurs plus jeunes, ils sont en revanche plus vulnérables. Cela est également vrai lorsqu'ils se déplacent en tant que piétons.

2. Insécurité au regard de l'agression. Si la peur de l'insécurité et la vulnérabilité peut être grand chez les personnes âgées, les statistiques de la délinquance montrent que ce sont elles qui sont le moins sujettes aux agressions (toutes catégories confondues – début des années 2000). Le degré de vulnérabilité aux agressions décroît en effet très régulièrement avec l'âge.

Différenciation au regard des situations de vie

Le sexe n'est pas un facteur de différenciation en ce qui concerne la sécurité physique, mais contre toute attente, ce sont les hommes qui sont le plus touché par cette question. La fragilité généralement associée aux femmes est en effet contredite par la mortalité plus précoce des hommes. En 2009, l'espérance de vie à 60 ans est en effet environ de 22 ans pour les hommes et 27 ans pour les femmes, en France (chiffres Insee). Soit qu'ils sont plus fragiles, soit qu'ils adoptent des conduites moins prudentes, soit qu'ils ont plus souvent accès à la voiture, les hommes sont en tout cas les plus touchés par les accidents au cours du déplacement.

Différenciation au regard des contextes territoriaux

En termes de sécurité routière, la différence majeure réside dans l'opposition rural / urbain. En ville en effet, les accidents sont plus nombreux, mais de moindre gravité, car la vitesse de déplacement est plus faible. Il faut également noter qu'une plus grande part des déplacements se font en transports collectifs ou à pied.

En termes de vulnérabilité aux agressions, l'insécurité est la plus forte dans les grandes villes. En France, la ville de Marseille et le département des Bouches-du-Rhône sont particulièrement touchés, mais les agglomérations de Paris et de Lyon concentrent une grande part des agressions auprès des personnes.

Offres de services de mobilité

La réduction de la vulnérabilité des usagers de la route quels qu'ils soient a donné lieu au développement de deux grands types de mesures : le suivi des conducteurs âgés et l'aménagement des espaces publics comme des véhicules à destination des usagers âgés.



En Europe, le suivi des conducteurs âgés passe essentiellement par la mise en place de restrictions au renouvellement du permis de conduire en fonction de l'âge et de l'état de santé du conducteur. Aux Pays-Bas par exemple, le conducteur de plus de 70 ans ne peut obtenir le renouvellement de son permis qu'à condition de fournir, tous les cinq ans, un bilan médical comprenant un examen de la vue obligatoire. La France à l'inverse fait partie des pays les plus indulgents : le permis de conduire y est attribué sans restriction d'âge d'aucune sorte ; aucun certificat médical n'est exigé pour le conserver. Le suivi des conducteurs âgés peut passer également par l'évaluation de la dégradation de la capacité à conduire liée à l'âge, même si cela est encore rarement le cas.

Comme pour les personnes handicapées, différents dispositifs permettent d'assurer une conduite sûre à une personne présentant des déficiences physiques liées à la vieillesse (vue en baisse, moindre force, etc.). En ce qui concerne la sécurité pour les piétons le principal danger est la traversée de la chaussée : le seul dispositif existant d'adaptation de la durée du feu vert a été expérimenté au Royaume-Uni (*Puffin*). En dehors des traversées de chaussées, la marche des personnes les plus âgées nécessite un environnement d'une particulière qualité (cf. fiche « confort »).

Questions soulevées par la confrontation attente / services

. Comment l'arrivée des femmes du baby-boom aux âges de la retraite va-t-elle modifier les différences de situation de vie au regard des attentes en termes de sécurité ? Ces femmes vont-elles être peu à peu plus sujettes aux accidents et rejoindre les hommes ? Ou leur plus grande présence sur la voie va-t-elle au contraire contribuer à un apaisement des vitesses et des comportements de circulation ?

Bibliographie

- AUBUSSON, B. *et al.* 2003. « Les statistiques de la délinquance ». Paris, dossier Insee, « France, portrait social ».
- BRENAC T., NACHTERGAELLE, C., REIGNER, H. 2004. *Scénarios types d'accidents impliquant des piétons*, Rapport Inrets, n°256.
- Certu. 1990-94. *Ville plus sûre, quartier sans accident. (2t.)*, Editions Certu.
- Coll. 2009. *Défi d'un espace public sécurisé : intégrer les besoins des aînés et des handicapés*. Dossier publié par l'association suisse « Rue de l'avenir ».
- GAULTIER et associés (cabinet). 2008. *Les personnes âgées et le risque routier*. Etude pour la Prévention routière.
- Gérontologie et société*, 2004, n°109 : numéro consacré aux « fragilités » ;
- OCDE. 2001. *Vieillesse et transports. Concilier mobilité et sécurité*. Paris, OCDE.
- RYZ, M. 2006. *Les seniors et la sécurité routière*. Berne, ATE.
- KAUSLER, D. 1991. *Experimental Psychology, Cognition and Human Ageing*. New York, Springer-Verlag.
- YERPEZ, J. 2004. « L'insécurité routière des piétons âgés et l'aménagement urbain » dans : *Villes et vieillir*. Institut des villes, coll. « Villes et société ». La documentation française.



CONFORT ET AMÉNITÉS QUALITATIVES

Qui ?

Les personnes du troisième et quatrième âge rencontrant des difficultés physiques de tous ordres (motrices, sensorielles, cognitives, etc.).

Pourquoi ?

Les difficultés physiques de ces personnes ne se traduisent pas uniquement en termes de capacité ou d'incapacité à réaliser des actes de la vie quotidienne, mais également en termes de fragilité, une fragilité généralisée, qui augmente la pénibilité lors de la fréquentation des espaces publics. La question de l'espace public est la plus fréquemment abordée au cours des groupes de paroles (SRM), et ce, selon une infinité de variations : manque de bancs, manque de rampes, trottoirs trop inégaux, jusqu'au portes trop lourdes, y compris les portes des domiciles.

Différenciation au regard des situations de vie

Aucune, hormis les conditions de santé

Différenciation au regard des contextes territoriaux

L'espace du piéton est surtout un espace pensé en zone urbaine. Trottoirs et bancs ne sont pas systématiquement aménagés en zone rurale. Mais *a contrario*, l'espace rural est un espace de moins faible densité, où la voiture est moins présente, et où il est plus aisé d'entrer chez un commerçant voire chez une personne sans autre motif que de se reposer quelques instants. Cette plus grande porosité entre intérieur et extérieur contrebalance les plus faibles aménagements de l'espace public.

Plutôt que de parler d'une différenciation urbain / rural, il est sans doute plus pertinent de faire la différence entre un espace principalement aménagé pour la voiture, et un espace où celle-ci occupe une place secondaire, que cela soit le résultat d'une décision de la part des autorités urbaines (zone 30, quartier vert, quartier piéton, dans la continuité de la démarche « la rue est à nous » engagée en France à la fin des années 1980) ou le résultat d'une faible densité du tissu urbain. Il est donc plus pertinent de distinguer différentes formes de tissus urbains : centre dense, banlieue dense, banlieue pavillonnaire, village regroupé, habitat dispersé.

Offres de services de mobilité

Trois objectifs peuvent permettre de concevoir un environnement « confortable » : la réduction de la place de la voiture, l'amélioration de qualité des espaces piétons, et la limitation des ruptures de charge au sein des boucles de déplacement.

La réduction de la place de la voiture (zones 30, quartiers verts, quartiers piétons) fonctionne souvent de pair avec une revalorisation des espaces piétons. Ceux-ci doivent donc être réalisés avec une qualité et un soin particuliers : les déformations du trottoir, pentes et racines sont autant de sources de chutes ou d'embarras. L'éclairage doit aussi être suffisant pour permettre une bonne visibilité nocturne, et les panneaux de signalisations conçus pour être visibles et lisibles. L'environnement urbain doit offrir des bancs à intervalle régulier pour que la personne puisse se reposer. Dans ce cadre, le dispositif le plus avancé est celui mis en œuvre par les « villes amies des aînés ». Le guide publié par l'OMS se fonde sur la notion d'accueil et insiste sur la nécessité de réaliser une ville *accueillante*, d'aménager des trottoirs *accueillants*, etc. Les mesures indiquées mettent également la nécessité de réfléchir à la fiabilité des services et la commodité des espaces.



En termes d'organisation des réseaux de transport, les ruptures de charge doivent être limitées et facilitées lorsqu'elles ont lieu. Les espaces d'attente doivent également être rendus plus confortables que pour des personnes plus jeunes.

Questions soulevées par la confrontation attente / services

. Le confort n'est-il pas une condition de l'accessibilité ? Les dispositifs les plus élaborés de soutien de la personne au cours de son déplacement ne sont-ils pas destinés à rester inusités s'ils ne prennent pas soin de la personne ?

Bibliographie

DREYER, P. 2008. Limiter les conséquences de la vieillesse et de la dépendance. Agir sur l'habitat et l'environnement », *Gérontologie et société*, n°125, pp.167-184.

GART. (GARNIER, S. dir.) 2009. La mobilité des seniors. Besoins de déplacements liés au vieillissement de la population. Paris, Gart.

Gérontologie et société, 2004, n°109 : numéro consacré aux « fragilités »

HAUET, E., RAVUAD, J.-F. 2002. *Handicaps, gênes ou difficultés ressentis par les personnes dans le cadre de leurs déplacements en dehors du domicile*. Rapport Cermes-CNRS / INSERM.

LALIVE D'EPINAY, C., SPINI, D. 2008. *Les années fragiles : la vie au-delà de quatre-vingts ans*. Laval, PUL.

MOLINIER, P., LAUGIER, S., PAPERMAN, P. 2009. *Qu'est-ce que le care ? Souci des autres, sensibilité, responsabilité*. Paris, Payot.

OMS. 2007. *Guide mondial des villes-amies des aînés*. Organisation mondiale de la Santé.

PIHET, C. 2006. « Du vieillissement dans les villes à des villes pour le vieillissement. Réflexions sur quelques exemples français », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°100.



CITOYENNETÉ / PARTICIPER À LA COLLECTIVITÉ

Qui ?

En priorité les seniors, dynamiques et engagés, qui disposent de plus de temps que les plus jeunes et de plus d'énergie que les plus âgés pour s'investir. Mais l'implication citoyenne au sein de la société, si elle passe par l'engagement auprès d'autres personnes (soutien scolaires, concertation urbaine, etc.), se traduit de plus en plus par l'élaboration de projets citoyens concernant les personnes âgées elles-mêmes, et touche de ce fait un nombre grandissant de personnes même chez les plus âgées qui y voient une façon de garder le contrôle sur leur vie donc leur autonomie.

Pourquoi ?

Les générations qui arrivent aujourd'hui à la retraite se satisfont de moins en moins de la position de consommateurs de services qu'on leur offre et souhaitent de plus en plus être utiles à leur quartier, à leur ville et à leurs concitoyens. Cette volonté semble d'abord liée au souci de rester partie prenante de la société, et de reconfigurer au mieux sa vie après les ruptures qui ponctuent le début de la vieillesse (départ des enfants, retraite). Plus tard, elle permet de reculer le désengagement et l'isolement, et de donner un sens à sa vie à l'approche de la mort. Hélène Michaudon (Insee) souligne en outre la recherche d'épanouissement personnelle et le plaisir pris à la pratique d'activités communes. Elle se traduit en particulier en termes d'engagement dans le milieu associatif puisqu'en 2000 on estimait déjà que près d'une personne de plus de 60 ans sur deux prenait part à une activité associative.

Différenciation au regard des situations de vie

La différence de génération semble être un élément majeur de différenciation. L'habitude, prise pendant le temps de la vie active, de participer ou non à des projets collectifs, induit en outre de fortes différenciations au cours de la retraite.

Différenciation au regard des contextes territoriaux

Pas de différence notable, l'engagement citoyen semble être partout en hausse.

Offres de services de mobilité

Les concepteurs de services de mobilité peuvent soutenir cette attente de deux manières : soit en apportant la flexibilité et la fiabilité nécessaire à la réalisation d'activités associatives (cf. supra), soit en associant les personnes vieillissantes aux processus de concertation relatifs aux services. Si l'ensemble des dispositifs de concertation associant habitants / usagers et élus permet l'engagement des aînés en tant que citoyens, certaines villes ont mené des démarches spécifiques pour associer les seniors à l'aménagement de leur ville. C'est le cas notamment de Nancy (Projet de « définition d'une ville accessible ») et de Saint-Denis (projet « Vieillir dans son quartier. Vivre vieux, vivre mieux »).

Dans les autres domaines, en particulier celui du logement, des expériences d'auto-gestion entre personnes âgées ont eu un fort retentissement. La Maison des Babayagas, maison de retraite auto-gérée par 17 femmes âgées, est l'expérience la plus connue. Implantée à Montreuil, elle n'a pour le moment pas eu de réplique en France. Mais il est possible d'imaginer que des projets comparables se développent, y compris dans le domaine de la mobilité.

Questions soulevées par la confrontation attente / services



. L'auto-gestion n'est-elle pas la méthode la plus efficace pour limiter l'isolement et l'assistance à domicile des personnes les plus âgées sans que cela ne se traduise par une surcharge « naturelle » pour les générations pivots, ni par un surcoût pour la société ?

. Comment favoriser le développement de projets qui, pour fonctionner, doivent provenir d'une initiative personnelle de la part des personnes vieillissantes ?

Bibliographie

ARGOUD, D., PUIJALON, B. 2001. *La Parole des vieux, enjeux, analyse, pratiques*, Paris, Dunod.

BONNET, M. 2001. *Les personnes âgées dans la société*, Conseil économique et social.

CAVALIER, G. 2004. (dir.) « Chap5. Citoyens à tout âge. » dans : *Villes et vieillir*. Institut des villes, coll. « Villes et société ». La documentation française.

. *Gérontologie et société*, 2006, n°119 : numéro consacré à la « citoyenneté » ;

. *Gérontologie et société*, 2007, n°121 : numéro consacré aux « ruptures et passages »

MICHAUDON, H. 2000. « L'engagement associatif après 60 ans », *Insee Première*, n°737.

VEYSSET-PUJALON, B. (dir.). 2002. « Etre vieux, de la négation à l'échange », *Autrement*, n°124.



SOLIDARITÉS INTERGÉNÉRATIONNELLES (voyager pour accompagner)

Qui ?

Les personnes qui appartiennent à la « génération pivot », les seniors insérés dans un tissu familial dense, ayant encore des parents vivants et/ou déjà des petits enfants. Les personnes engagées dans des activités associatives.

Pourquoi ?

Les premières années de la retraite sont, avec les dernières années de la vie active (on devient grand-parent en moyenne au début de la cinquantaine), le temps de la grand-parenté : celui de la garde des petits-enfants en bas âge, des contacts fréquents et des vacances en commun. Ceci est moins vrai pour les personnes plus âgées : lorsque les petits-enfants grandissent en effet, les rencontres se font plus rares et les relations de plus en plus médiatisées par les parents, qui font alors circuler l'information entre les générations. L'usage du portable se développe fortement entre grands-parents et petits-enfants et va sans doute conduire à la plus grande persistance de ce lien [Caradec / Ref. Amandine]

Les sexagénaires cumulent de plus en plus ce rôle grand-parental avec celui d'enfant d'un parent âgé. Tandis que l'aide aux enfants via la garde et l'accompagnement des petits enfants est la plus part comprise comme un service rendu, celui des personnes plus âgées ou plus fragiles est bien plus souvent vu comme un acte normal, la personne étant alors désignée par le vocable d'aidant *naturel* (ce qualificatif n'existe pas dans l'expression anglaise équivalente *caregiver*). C'est également le cas pour les conjoints de personnes dépendantes.

Enfin, l'engagement dans le milieu associatif, dont nous avons vu la prégnance au cours de la fiche « citoyenneté », peut inclure l'accompagnement d'autres personnes, par exemple sous la forme d'encadrement de lignes de pédibus, pour amener des enfants à l'école le matin. Ces réseaux sont encore à l'état expérimental : c'est par exemple le cas du réseau de pédibus mis en place par Rennes Métropole. Mais il est possible que ce système se développe à l'avenir à la faveur de plate-formes virtuelles.

Différenciation au regard des situations de vie

En ce qui concerne les aidants, la différence majeure est le genre. « *La femme, qu'elle soit mère, épouse, fille ou belle-fille, est culturellement désignée comme la personne à qui il incombe de "prendre soin" »*. Ainsi, dans 70 % des cas, les aidants sont des aidantes (enquête Insee « Handicap incapacité dépendance » - 1999). Il est possible que cette situation évolue dans les années à venir, à la faveur de l'arrivée des générations nées du baby-boom aux âges de la retraite. Ces générations sont en effet plus sensibles à la fois à une plus juste répartition des tâches au sein de la famille (les femmes travaillant plus fréquemment qu'auparavant à l'extérieur du domicile), et à une plus grande autonomie entre les générations. Autonomie ne signifie pas désengagement des enfants vis-à-vis de leurs parents, mais se traduit par une demande accrue pour un partage des responsabilités entre la société et la famille.

En ce qui concerne l'accompagnement au sens large (pas exclusivement celui d'une personne dépendante), la répartition des tâches en fonction du genre est moins systématiquement déséquilibrée. Si le motif de déplacement des femmes est plus fréquemment que les hommes la visite auprès de proches, c'est l'inverse pour le motif « accompagnement », qui fait partie des premiers motifs de déplacement chez les hommes. Ceci est vraisemblablement lié à une plus faible motorisation des



femmes âgées (55% des femmes vivent dans un ménage motorisé contre 80% des hommes), et une plus faible encore possession du permis (90% des hommes ont le permis contre 40% des femmes). Ce constat, fait par une compilation des données issues des EMD des années 1990, est sans doute lui aussi en train d'être modifié par l'arrivée de la génération du baby-boom aux âges de la retraite.

Une différenciation plus stable au regard des situations de vie est la capacité physique de la personne à se déplacer. L'accompagnement demande une vigueur physique suffisante pour pouvoir assurer son déplacement et servir de soutien au déplacement d'une autre personne. A mesure que les capacités physiques décroissent, la personne va de moins en moins pouvoir assumer un rôle d'accompagnant et de plus en plus prendre le rôle d'accompagné.

Différenciation au regard des contextes territoriaux

La capacité pour les personnes à mettre en œuvre ces solidarités intergénérationnelles dépend de la proximité spatio-temporelle des autres générations. La plus grande autonomie entre les générations et les impératifs de plus grande mobilité professionnelle tendent à augmenter les distances qui séparent les différentes générations au sein d'une même famille. Le développement de quartiers fermés opérant une sélection par l'âge, comme il en existe aux Etats-Unis (Californie, Floride), ou plus classiquement de régions de migration pour les personnes ayant passé le cap de la retraite peut à terme renforcer cette distance. L'accompagnement ne peut alors passer que par des formes dématérialisées, via l'usage de NTIC (cf. fiche réassurance).

Offres de services de mobilité

L'attente qui permet la solidarité intergénérationnelle en termes d'accompagnement, c'est-à-dire en somme l'attente de pouvoir voyager en compagnie d'une personne moins autonome nécessite que le mode de transport soit aménagé pour permettre à la fois (1) la circulation à deux ou plusieurs sans que les autres voyageurs n'en soient gênés dans leurs déambulations, et (2) l'échange entre les deux personnes, y compris si l'une des deux a des déficiences auditives. Le mode doit en outre être (3) fiable, car l'accompagnement est fréquemment lié à l'accès à un rendez-vous ou à un loisir débutant à un horaire donné, et (4) permettre le cabotage d'un lieu à l'autre.

Les modes qui conviennent le mieux à l'accompagnement sont la marche pour un accompagnement de proximité, et la voiture pour les déplacements sur de plus longues distances ou si la personne accompagnée a de fortes difficultés à marcher (enfant en bas âge, personne âgée peu mobile). Les modes de transports collectifs ne peuvent pas faire concurrence, en partie car aucune initiative n'est prise dans ce sens. Sauf en ce qui concerne la fiabilité horaire, aucune amélioration n'a été envisagée pour favoriser, directement ou indirectement, l'accompagnement.

Questions soulevées par la confrontation attente / services

. Pourquoi les réseaux de transports collectifs devraient-ils être réservés à des personnes seules, détachées de tout lien familial ou social, muettes ? Pourquoi le lien social devrait-il cesser au seuil des espaces de transport ?

. Ne serait-on pas surpris de constater le nombre de barrières physiques qui empêchent le passage à deux (mats à l'entrée des bus, barrières de contrôle à l'entrée des réseaux ferrés, trottoirs trop étroits, portes à simple battants, etc. ?

Bibliographie

BALARD, F. 2008. « La famille dans le grand âge ». *Gérontologie et société*, n°127.



DEJEAMMES, M. (dir.) 2001. *La mobilité des personnes âgées. Analyse des enquêtes ménages déplacements*. Lyon, Certu.

INED. 2005 / 2008. *Etude des relations familiales intergénérationnelles*. www-erfi.ined.fr

RENAUT, S. 2001. « Vivre ou non à domicile après 75 ans : l'influence de la dimension générationnelle », *Gérontologie et société*, n° 98.

RENAUT, S., OGG, J. 2008. « Enfants du baby-boom et parents vieillissants : des valeurs et des attitudes contingentes au parcours de vie » *Gérontologie et société*, n°127.



MAÎTRISE DE L'INCERTITUDE (préparation du déplacement et réassurance)

Qui ?

Personnes se sentant vulnérables et ayant l'habitude de rechercher l'information au cours de leur déplacement.

Pourquoi ?

Au cours du vieillissement, la diminution des capacités sensorielles se double d'une augmentation du sentiment de vulnérabilité. Les personnes en déplacement réalisant un itinéraire nouveau, dont elles ne maîtrisent pas *a priori* toutes les dimensions, vont peut-être hésiter à se lancer, à moins de solliciter avant le départ et au cours du déplacement différentes sources d'informations qui permettent la réassurance.

Mais tous les voyageurs ne sont pas égaux face à l'accès à ces sources d'information. Les anthropologues Stéphane Juguet et Stéphane Chevrier ont montré que les voyageurs ne se comportent pas tous de la même façon pour mener à bien leurs déplacements, mais que certains ont plus tendance que d'autres à utiliser les outils d'informations fixes (panneaux signalétiques, plans affichés aux murs, systèmes d'informations en temps réels, etc.) ou embarqués (plans et horaires de poche, applications numériques, etc.). Les autres, soit optent pour un voyage « en roue-libre », sans outil d'information, en se laissant porter par l'intuition, soit se heurtent à la complexité des systèmes urbains et nécessitent, pour mener à bien leurs déplacements, de recourir à intervalles réguliers à une assistance humaine.

Différenciation au regard des situations de vie

Les profils distingués par Chevrier et Juguet ne permettent pas d'associer des situations de vie aux comportements de mobilité. La principale différenciation que nous opérerons en fonction des situations de vie concerne donc le degré de vulnérabilité de la personne qui seul conditionne le besoin de réassurance. Quel besoin de se réassurer lorsque l'on peut se laisser perdre, faire plusieurs fois demi-tours, monter et redescendre des escaliers, arriver dans une station dépourvue d'ascenseurs, déboucher sur une voie à grande vitesse lorsque l'on est automobiliste, etc. ? Cette vulnérabilité est polymorphe : risques d'épuisement, risques de chute, risques d'agression, etc. Mais elle dépend dans l'ensemble du degré de vigueur physique de la personne.

Le degré de liens familiaux et sociaux dont dispose la personne est également un critère de différenciation uniquement chez les voyageurs qui ont besoin, pour se déplacer, d'une assistance humaine. Cette assistance peut prendre la forme d'un accompagnement physique ou d'une disponibilité pour répondre aux appels de la personne. Si l'assistance se fait de manière virtuelle, elle demande un certain niveau de vie pour que la personne ait accès à un téléphone mobile.

Différenciation au regard des contextes territoriaux

La maîtrise de l'incertitude est une attente plus grande lorsque les personnes sont conduites à vivre dans un environnement qui n'est pas le sien : il s'agit en priorité des personnes qui, en raison d'une dégradation de leur état de santé ou d'un veuvage, font le choix de rejoindre une institution collective ou un membre de leur famille ; mais cela concerne également les personnes qui profitent de la liberté permise par la retraite pour déménager. En termes territoriaux, l'attente de maîtrise de l'incertitude concerne donc principalement les territoires attirant les personnes à leur entrée en retraite.

Offres de services de mobilité



Les TIC peuvent venir en soutien de la réassurance de deux façons : soit pour délivrer une information individualisée et embarquée, soit pour permettre à la personne de communiquer avec ses proches, selon le profil du voyageur.

Dans la première rubrique se trouvent tous les outils d'information, des plus simples (panneaux, affiches), aux plus complexes d'un point de vue technologique (géo-localisation, calcul d'itinéraire). Une limite toutefois en ce qui concerne les personnes âgées : les outils technologiques peuvent parfois paraître plus complexes que les réseaux qu'ils cherchent à rendre lisibles pour la personne, et provoquer de la méfiance.

D'où l'intérêt de la deuxième catégorie d'outils TIC, les outils de communication. Ce sont eux qui permettent à la personne de trouver une assistance humaine lorsque celle-ci n'est pas disponible *in situ* (comme c'est le cas pour le bus ou pour les quartiers denses). Ils ne nécessitent pas de création d'un service différent d'un usage classique de téléphone mobile, sauf à imaginer un service d'assistance téléphonique répondant aux demandes de personnes dont l'entourage n'est pas disponible ou pas qualifié pour répondre à leurs questions. Ce service pourrait être associé aux centrales de mobilités existantes.

Outre la médiation des TIC, des dispositifs peuvent être mis en place pour apprendre aux personnes âgées à manier les outils d'information des réseaux de transports collectifs en amont du déplacement (comme c'est le cas à Salzbourg, en Autriche) ou *in situ* (accompagnements pédagogiques comme les propose l'opérateur TFL à Londres).

Questions soulevées par la confrontation attente / services

- . Le vieillissement modifie-t-il le comportement au regard des outils d'information et de la communication ? Ou les comportements de voyage restent-ils stables au cours de la vie ?
- . Les dispositifs de réassurance proposés au sein des réseaux de transport collectifs peuvent-ils être systématisés dans l'espace urbain ?
- . Comment assurer les personnes âgées d'une disponibilité humaine au sein des réseaux de transport collectifs (agents / autres voyageurs) ?

Bibliographie

- CHEVRIER, S., JUGUET, S. 2003. Arrêt demandé. Réflexion anthropologique sur la pratique des temps et des espaces d'attente du bus. Rennes, Enigmatek Editions.
- CORNET, G., CARRÉ, M. 2008. « Technologies pour le soin, l'autonomie et le lien social des personnes âgées. Quoi de neuf ? » *Gérontologie et société*, n°126.
- GALLENGA, G. 2005. « La billettique et les personnes âgées dans les transports en commun de Marseille. » Dans : Pennec S., Le Borgne-Uguen, F. (dir.) *Technologies urbaines, vieillissement et handicap*. Rennes, ENSP.
- GART. (GARNIER, S. dir.) 2009. La mobilité des seniors. Besoins de déplacements liés au vieillissement de la population. Paris, Gart.