



Mobilité des personnes âgées dans les territoires ruraux : quelles perspectives en France ?

Mobility of elderly people in rural territories : what prospects in France ?

Maylis POIREL¹

IFSTTAR
Université Gustave Eiffel
Ecole des Ponts ParisTech, Paris, France

<http://orcid.org/0000-0002-2440-6262>

maylis.poirel@auxilia-conseil.com

URL : <https://www.unilim.fr/trahs/4190>

DOI : 10.25965/trahs.4190

Licence : CC BY-NC-ND 4.0 International

Résumé : Cet article concerne le sujet du monde rural au prisme de la mobilité. En France, comme dans la majorité des pays développés, les personnes âgées souffrent d'un extrême isolement. C'est particulièrement vrai en zone rurale : la population y est plus âgée, plus précaire, plus dépendante de la voiture, plus éloignée des services. Pour les personnes âgées, le moment de la déprise automobile constitue une rupture du point de vue de la mobilité, et donc de la vie sociale. Depuis longtemps, Auxilia s'est intéressé aux enjeux de mobilité des seniors en zone rurale. Cet article propose de tirer des leçons de missions réalisées au sein d'Auxilia, en les mettant en perspective avec des travaux de chercheurs portant sur les personnes âgées, le monde rural et la mobilité. Dans quelle mesure les solutions alternatives à la voiture individuelle déployées dans les territoires ruraux rencontrent-elles les personnes âgées ? Comment concilient-elles les différents objectifs et différents publics qui leur sont attribués ? Nous chercherons à répondre à ces questions en analysant dans un premier temps le cas d'un service rural pensé spécifiquement pour les personnes âgées, puis en ouvrant dans un second temps à d'autres solutions adressées à un public plus large.

Mots clés : mobilité, ruralité, personnes âgées, inclusion, accessibilité

Abstract: This paper concerns the subject of the rural world through the prism of mobility. In France, as in most developed countries, elderly people suffer from extreme isolation. This is particularly true in rural areas : the population is older, more precarious, more dependent on the car and further away from services. For the elderly, the moment when the car is no longer needed is a break in mobility, and therefore in social life. For a long time, Auxilia has been interested in the mobility issues of seniors in rural areas. This paper proposes to draw lessons from missions carried out within Auxilia, by putting them in perspective with the work of researchers on the elderly, the rural world and mobility. To what extent do alternatives to car ownership meet the needs of the elderly in rural territories ? How

¹ Docteure en sociologie ; cheffe de projet Mobilité Auxilia ; chercheuse associée au Laboratoire Ville Mobilité Transport, UMR UMR-T 9403, Champs-sur-Marne.

do they reconcile their different objectives and their targeted audiences ? We will try to answer these questions by first analyzing the case of a rural service to the elderly designed specifically for the elderly, and then by opening up to other solutions addressed to a wider public.

Keywords: mobility, rural, elderly people, inclusion, accessibility

Introduction

Dans les pays développés, l'individualisation des modes de vie caractéristique de la modernité s'est traduite par une atomisation de la société. La réduction du nombre moyen de personnes par logement (de 2,6 à 2,3 entre 1990 et 2011 d'après l'INSEE), résultante de l'augmentation des divorces et des familles monoparentales, mais également de la perte d'ancrage territorial et de la décohabitation des générations, en est un symbole particulièrement parlant.

Cette question est de plus en plus prégnante avec le vieillissement de la population. Selon les scénarios élaborés par l'Insee, la proportion des plus de 75 ans pourrait atteindre en 2050 près de 20 % de la population en France métropolitaine. Résultant de deux facteurs a priori positifs – l'allongement de la durée de vie et la maîtrise de la fécondité –, cette modification de la structure de la pyramide des âges constitue une véritable rupture avec le passé et a des conséquences fondamentales dans le fonctionnement de la société. Elle soulève ainsi des enjeux sociaux dont la montée de la solitude est une dimension cruciale.

Un autre phénomène lié au vieillissement de la population est la ségrégation spatiale par âge, avec un creusement des écarts de moyennes d'âge entre les zones urbaines et les zones rurales. Ainsi les personnes âgées sont plus nombreuses en zone rurale – 65 % des personnes âgées vivent dans les territoires périurbains et ruraux (Laboratoire de la Mobilité Inclusive, 2014) –, et y sont plus isolées, en raison de l'exode rural qui, depuis les années 1950, s'est traduit par une dégradation de l'offre de services, de commerces, d'équipements, ainsi que par une perte d'activité économique et touristique.

L'isolement des personnes âgées est donc un phénomène grandissant, et particulièrement prégnant dans les territoires ruraux. Ce phénomène rejoint plus largement la question du lien entre mobilité et inclusion sociale, identifiée depuis longtemps, tant par la recherche que par l'action publique, mais qui ne s'est institutionnalisé que récemment dans le secteur de la mobilité rurale. Un ensemble de concepts et de constats importants sont ainsi déjà posés dès la fin des années 1990, notamment dans la cadre de la Politique de la ville (Auxilia, 2013) : la question de l'impact de la mobilité dans une perspective d'insertion ou d'inclusion, la mise en évidence du paradoxe entre la mobilité comme droit et l'injonction de mobilité, la question du rôle des transports face à l'exclusion, avec l'identification d'un besoin de passerelles entre politique des transports et politique de la ville, urbanisme, etc., la mise en évidence d'autres freins à la mobilité que le seul frein géographique ou matériel, et enfin, le rôle de la voiture comme idéal d'insertion en matière de mobilité².

Cette réflexion est principalement orientée vers le cas des quartiers en difficulté, mais elle rejoint par ailleurs des constats établis pour les territoires ruraux. Dans le champ de la recherche, on pensera aux travaux fondateurs de Moseley (1979) sur les territoires ruraux, montrant que l'accessibilité ne se restreint pas à l'éloignement aux aménités mais tient à des facteurs individuels (contraintes organisationnelles, ressources individuelles, etc.). Plus récemment Le Breton (2002) et Dupuy (2001) parlent des « assignés territoriaux » pour désigner les personnes confrontées à des

2 En 1993, la DIV2 affirmait la nécessité de s'intéresser aux déplacements dans la politique de la ville, dans le cadre de la préparation des Contrats de Ville : les transports peuvent « contribuer à éviter [la] déchirure du tissu social par la vertu intégrative de leur présence, comme celle de l'ensemble des partenaires institutionnels travaillant sur les quartiers en difficultés ».

difficultés d'accessibilité dans les territoires ruraux en raison de facteurs variés, et avec des conséquences sociales diverses (Huyghe, 2015). Les personnes âgées font partie intégrante de ces publics. La notion d'accessibilité élargit donc la problématique des inégalités sociales liées à la mobilité au-delà de celle de l'insuffisance des infrastructures de transport ou à celle d'un « droit à la mobilité » (Gallez, 2014 ; Fol, Gallez, 2017).

Ainsi donc, le lien entre mobilité et inclusion, ou pour le dire autrement, entre immobilité et isolement, est aujourd'hui fermement établi, aussi bien dans les territoires urbains que ruraux. Cependant, il est intéressant de constater que la ruralité a longtemps été oubliée des politiques de mobilité, et que c'est dans un premier temps par le biais d'autres compétences que les collectivités rurales se sont mobilisées pour faire émerger des solutions opérationnelles de mobilité dans les territoires ruraux (Flipo, Sallustio, 3 mai 2021) : navettes solidaires (compétences sociales), pistes cyclables (compétence tourisme), électromobilité (compétence énergie). Grâce à cette prise en charge de la mobilité via d'autres compétences, le rural est devenu un lieu fécond d'initiatives à taille humaine et pragmatiques, à l'écart des projecteurs tournés vers les grandes innovations métropolitaines, et dépassant la simple question des infrastructures. La reconnaissance progressive de la capacité créative des écosystèmes ruraux (acteurs publics, sociaux, associatifs, etc.), avec des moyens plus limités que les territoires urbains, justifie la notion de « territorialisation de l'innovation » (Cranois, 2017).

Dans le secteur de la mobilité, la ruralité n'est devenue un sujet que dans les années 2010. Parmi les acteurs pionniers de la prise de conscience des enjeux de mobilité rurale, Auxilia, cabinet de conseil en transition écologique spécialisé notamment sur la mobilité, accompagne les acteurs publics, privés et associatifs du monde rural. Il a notamment, en 2017, guidé un groupe de réflexion dans le cadre de la Fabrique écologique, qui a abouti à la publication d'une note sur l'innovation en matière de mobilité dans les territoires ruraux (La Fabrique Ecologique, 2017) ; et, également en 2017, été mobilisé comme expert dans le cadre des Assises de la Mobilité, étape clé dans la reconnaissance institutionnelle des enjeux sociaux de la mobilité rurale. La loi d'orientation des mobilités, promulguée en 2019, vient institutionnaliser la dynamique d'innovation dans le rural et la légitimer auprès des acteurs de la mobilité, en la reliant à la fois à un objectif de mobilité solidaire et à un objectif de mobilité durable. Ainsi, les solutions de mobilité rurale sont envisagées comme des alternatives à la voiture individuelle et à l'autosolisme (covoiturage, modes actifs, transport à la demande, autopartage, mobilité inversée, etc.), dans une perspective « d'une pierre deux coups » : réduction de l'impact écologique de la mobilité d'une part, réduction des coûts liés à la mobilité pour les ménages d'autre part.

Ce double objectif revêt un caractère particulièrement intéressant en ce qui concerne les personnes âgées. En effet, on constate d'un côté une augmentation de l'usage de l'automobile chez les personnes âgées au cours des dernières décennies (Dumas, 2012), ce qui nécessite d'être questionné au regard des objectifs de réduction des impacts environnementaux de la mobilité ; et d'un autre côté une diminution de la possession et de l'usage de la voiture avec l'âge, correspondant à une restriction de la mobilité (et non à un report vers d'autres modes), ce qui pose question au regard des enjeux de maintien de la santé, de l'autonomie et du lien social des personnes âgées, en particulier dans le rural. L'immobilité (absence totale de déplacement un jour donné) est globalement plus forte chez les personnes de plus de 60 ans, et augmente avec l'âge ; elle est également plus forte en milieu rural qu'en milieu urbain (Laboratoire de la Mobilité Inclusive, 2014). Ainsi donc l'incitation des seniors vers d'autres modes de transport que la voiture, notamment en lien avec la

rupture de vie que constitue la déprise automobile, se justifie pleinement, tant au regard des enjeux sociaux qu'environnementaux.

En quoi les solutions alternatives à la voiture individuelle déployées dans les territoires ruraux sont-elles en mesure d'être appropriées par les personnes âgées ? Comment concilient-elles les différents objectifs et différents publics qui leur sont attribués ? Nous chercherons à répondre à ces questions en analysant dans un premier temps le cas d'un service rural alternatif à la voiture individuelle pensé spécifiquement pour les personnes âgées, puis en ouvrant, dans un second temps, à d'autres solutions adressées à un public plus large.

Le but ici n'est pas d'établir une sociologie des personnes âgées et de leurs pratiques de mobilité et de vérifier comment les services qui leur sont adressés « offrirait » une réponse à leurs « besoins ». Il s'agit plutôt de sortir d'une analyse, réductrice à notre sens, en termes d'offre et de demande, pour analyser dans quelle mesure, dans des projets menés ou accompagnés par Auxilia, les services mis en place ont rencontré, ou pourraient rencontrer, leur public auprès des personnes âgées, dans un double objectif de durabilité et d'inclusion.

I- Méthode

L'analyse qui suit repose sur l'exploration de projets menés par Auxilia dans les territoires ruraux. Ces projets comportent un diagnostic de territoire, incluant un état des lieux de l'offre de mobilité et de son adéquation aux besoins des usagers du territoire. Ils reposent sur une démarche participative, fédérant des acteurs diversifiés (acteurs publics, associatifs, économiques, des transports, du social), dont certains sont particulièrement concernés par les enjeux rencontrés par les personnes âgées usagères du territoire.

Ils intègrent une approche à la croisée des sciences sociales et du design, à la fois dans la réalisation du diagnostic (entretiens semi-directifs, observations participantes, micro-trottoirs, enquêtes quantitatives auprès des usagers) et dans l'animation d'ateliers. Ils offrent une analyse à la fois des pratiques, des besoins et freins à la mobilité des différents publics (dont les personnes âgées sont identifiées comme catégorie en tant que telle), et de services alternatifs à la voiture individuelle, destinés notamment aux personnes âgées et répondant aux enjeux spécifiques aux territoires ruraux.

Selon les cas d'étude, ces services sont analysés en tant qu'ils existent déjà sur le territoire (initiative publique, privée ou associative), ou bien en tant qu'expérimentation préfigurée. L'analyse est faite a posteriori, sur la base des documents réalisés par Auxilia (diagnostics de territoires, de comptes rendus d'ateliers participatifs, benchmarks), d'échanges avec des collègues impliqués directement dans la réalisation. Le travail réalisé a posteriori et présenté ici a consisté à mettre en perspective les enseignements tirés des différents cas d'étude afin de monter en généralité.

Les exemples qui seront analysés ici de manière approfondie sont issus de deux projets accompagnés par Auxilia : le Baromètre des Mobilités du Quotidien (édition 2019), piloté par La Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH) et Wimoov pour mieux comprendre les pratiques de mobilité des Français, leurs déterminants et leurs leviers d'évolution. Ce baromètre repose notamment sur une immersion dans trois territoires ruraux (le Sud Avesnois avec sa ville centre de Fourmies, la commune nouvelle des Hauts d'Anjou, et le Jovinien) particulièrement moteurs dans l'expérimentation de solutions de mobilité rurale alternatives à la voiture individuelle, dans un double objectif d'inclusion et de durabilité. Cette immersion

s'appuie sur des méthodes empruntées aux sciences sociales. Ainsi à l'échelle des trois territoires, sont réalisés :

- 32 entretiens semi-directifs auprès de porteurs de solutions de mobilité, partenaires, prescripteurs, agents de collectivité, élus et usagers de ces solutions pour comprendre comment celles-ci émergent, fonctionnent et sont appropriées par les habitants ;
- 21 micro-trottoirs auprès d'usagers peu/non ciblés dans l'enquête quantitative pour échanger sur leurs mobilités quotidiennes, les solutions qu'ils connaissent et utilisent ainsi que les problématiques qu'ils rencontrent : collégiens, lycéens, publics précaires, seniors ;
- Plusieurs sessions d'observation participante pour tester les solutions de mobilité locale et échanger avec leurs usagers afin de s'imprégner du quotidien des habitants du territoire et utiliser les services qui s'y déploient.

Le deuxième projet a lieu dans le prolongement du premier, sur un des territoires d'immersion. Face au constat global d'un manque de solutions de mobilité rurale, Wimoov engage la co-construction d'une expérimentation sur le territoire de la commune nouvelle des Hauts d'Anjou, destinée à être dupliquée ensuite sur d'autres territoires ruraux. La démarche associe élus, acteurs locaux (publics, économiques, associatifs...) et habitants dans l'élaboration d'un diagnostic partagé débouchant sur l'élaboration de solutions concrètes (optimisation de solutions existantes, création de solutions nouvelles, adaptation appropriée de solutions urbaines dans un milieu rural).

Auxilia a pour rôle de conduire l'élaboration du diagnostic et des solutions, d'animer les temps collectifs et enfin, de conseiller Wimoov et ses partenaires sur la faisabilité technique et économique des solutions retenues. Là encore, le diagnostic s'appuie sur des méthodes sociologiques et de design : entretiens auprès des acteurs du territoire, ateliers de co-construction, observations participantes.

II- Le TAD, un transport particulièrement adapté aux personnes âgées, mais qui peine à se pérenniser

Sur la commune des Hauts d'Anjou, L'association Voitur'âge entend faciliter les déplacements des personnes isolées et non autonomes et favoriser le lien social en proposant un service de transport solidaire. Organisé par le Centre Intercommunal d'Action Sociale, ce transport à la demande met en relation des bénéficiaires et des bénévoles, l'utilisateur étant pris en charge à son domicile par un bénévole qui assure l'intégralité du déplacement pour un coût de 50 centimes. Les personnes font appel à ce service pour des trajets de courtes distances pour aller au marché, se rendre aux activités organisées par le Béguinage (maison d'accueil de seniors), ou à la Maison des Services Au Public (MSAP), ou des trajets de plus longues distances (rendez-vous médicaux, visites à des proches). En 2019, les bénévoles ont accompagné 34 personnes, réalisant 630 trajets. S'il est ouvert à tous les publics, il est utilisé principalement par des seniors, majoritairement des femmes entre 80 et 95 ans, essentiellement pour des rendez-vous médicaux.

Les bénéficiaires sont très satisfaits de ce service, en raison de la très grande disponibilité des bénévoles qui permet la construction d'un lien social, au-delà de l'offre de transport : « C'est un bon moyen de lutter contre l'isolement, en plus le lien social est apprécié entre les utilisateurs et les transportés » (utilisateur du dispositif, 75 ans). Il est important de noter la mise en place d'un partenariat informel entre les bénévoles et le personnel de santé, qui montre également que la

conduite dépasse la simple aide au déplacement de l'origine à la destination, mais répond plus largement à un besoin d'accompagnement dans la vie quotidienne.

Si les bénéficiaires utilisent d'ailleurs massivement ce service (de l'ordre de 20 trajets par an chacun), le faible nombre d'utilisateurs questionne sa couverture des besoins et les freins à son utilisation. Le risque semble être que le TAD soit massivement utilisé par des habitués qui en font leur « taxi à la demande » et peu appréhendé par d'autres personnes qui en auraient également besoin, soit que le service soit méconnu, soit que son fonctionnement soit peu adapté à des personnes particulièrement isolées et peu familières des procédures de mise en relation :

« Les services de transport solidaire sont très importants et très bien, mais ils ne sont pas facilement accessibles aux personnes âgées. Il faut prendre l'initiative d'organiser son déplacement. Or ce sont principalement des personnes seules et/ou isolées qui ont besoin d'une aide au quotidien ».
Habitant retraité

Il semblerait donc que l'appropriation de ce service soit limitée par un défaut d'information et de communication, impliquant à la fois une méconnaissance du service par certains et un flou dans la procédure d'utilisation. Ce manque de lisibilité se traduit par une inégalité de traitement défavorisant les personnes les moins insérées socialement. On retrouve par ailleurs une inégalité de traitement entre les différents publics au détriment des petites communes, la demande y étant plus élevée que l'offre.

En outre, plusieurs constats viennent questionner la pérennité du service Voitur'âges. Ce transport à la demande (TAD) connaît d'abord un vieillissement de ses bénévoles, qui basculent peu à peu dans la catégorie des bénéficiaires lorsqu'ils ne sont plus en capacité de conduire. Ce vieillissement, couplé à une évolution générationnelle du rapport au bénévolat, implique des difficultés de renouvellement : en effet, les nouveaux retraités sont moins disponibles, préférant s'engager de manière plus ponctuelle. Un dernier facteur vient expliquer cette difficulté à pérenniser le service : de nouvelles contraintes réglementaires sur le Transport d'Utilité Sociale limitent l'indemnité kilométrique à 0,32 €/km, ce qui entraîne une perte de rentabilité pour les bénévoles.

Ces enjeux sont clairement identifiés sur le territoire. Ainsi à l'échelle de la communauté de communes, les services de transport solidaires font l'objet d'un travail d'harmonisation confié au centre intercommunal d'action sociale (CIAS). Celui-ci réfléchit à l'élaboration d'une stratégie cohérente de communication et à la production d'une charte commune aux différents services.

À une échelle plus large, le gérontopôle de la Région Pays de la Loire formule trois préconisations qui constituent des pistes de développement intéressantes en termes de transport solidaire :

- Dans l'idée que le transport solidaire a avant tout pour objectif de sortir les personnes de l'isolement, proposer des sorties culturelles collectives ;
- Proposer un accompagnement à la mobilité (information, conseil, éducation, notamment aux nouveaux modes de transport), avec l'appui des collectivités ;
- Prévoir une professionnalisation de la gestion des bénévoles et une harmonisation des services de TAD à une échelle régionale.

Si ce transport à la demande est adressé spécifiquement aux personnes âgées, d'autres exemples identifiés dans le cadre d'autres projets territoriaux accompagnés

par Auxilia montrent la diversité des publics auxquels peut s'adresser ce type de solution. À titre d'exemple, le transport à la demande déployé à Fourmies (Département du Nord) est assez différent : mis en place par la communauté de communes en remplacement d'une ligne de bus, son périmètre a fortement évolué au gré des financements. En 2018, une première expérimentation est menée par la Région, ouverte à tous les publics pendant les six premiers mois, puis restreinte aux motifs emploi, santé et formation lorsqu'elle est reprise par la communauté de communes dans le cadre de sa compétence développement économique. Cette réduction du service s'accompagne d'une chute de sa fréquentation, jusqu'à son interruption. Fin 2019, la ligne est rouverte, en remplacement d'une ligne de bus, et accessible à tous les publics, grâce à un cofinancement de la Région et de la communauté de communes.

De la même manière que pour les services Voitur'âges, ce Transport à la Demande est vécu par ses utilisateurs comme une solution de lien social avant tout (le prestataire est un acteur local, et ses conducteurs sont particulièrement appréciés : « le TAD ça a été un carton », « le TAD c'est génialissime », c'est « familial », « c'est une bonne thérapie quand on sort de huit heures de formation », « on est connu comme le loup blanc », etc.). Certains utilisateurs demandent même, en réservant leur trajet, à choisir leur « chauffeur préféré ». On se retrouve donc dans la même configuration que dans le cas de Voitur'âges, avec un service très apprécié d'un petit nombre de personnes, mais qui gagnerait à être plus connu, notamment auprès des publics peu familiers des systèmes de réservation et des transports publics.

Par ailleurs, le service ayant été relancé en remplacement d'une ligne de bus, son maillage correspond aux arrêts de la ligne de bus supprimée, dans un objectif de non-concurrence aux taxis. Cela fait l'objet de plaintes de la part de personnes âgées qui sont en difficulté pour parcourir le dernier kilomètre de leur trajet, sur un territoire qui connaît des dénivelés. Ainsi, l'ouverture à une multiplicité de publics et de motifs implique une moindre personnalisation du service à chacun des différents publics, au détriment, en l'occurrence, des personnes âgées.

Enfin, même s'il fait l'objet de financements publics, ce service de TAD à Fourmies est confronté à la même problématique de pérennisation que le service bénévole Voitur'âges aux Hauts d'Anjou, ces financements étant limités dans le temps.

III- Le covoiturage, le vélo, le conseil en mobilité, la sensibilisation : quelle appropriation possible pour les personnes âgées ?

De nombreuses autres solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle sont déployées dans les territoires ruraux, tout public confondu. Nous nous arrêterons ici sur trois types d'initiatives – le covoiturage courte distance, le vélo, et le conseil en mobilité –, loin d'être spécifiquement adressées aux personnes âgées, avant de conclure sur les difficultés à toucher le public des personnes âgées dans les démarches de sensibilisation ou de concertation sur les questions de mobilité durable.

Le covoiturage courte distance (ou covoiturage de proximité) correspond au partage d'un trajet du quotidien (domicile-travail, démarche administrative, courses, visites, etc.). La mise en relation peut s'effectuer de différentes manières : via une application numérique (covoiturage dynamique, avec mise en relation instantanée), via une plateforme collaborative (covoiturage planifié), via une signalétique dans l'espace public (autostop organisé). Le développement d'expérimentations locales de covoiturage ces dix dernières années entend répondre aux enjeux soulevés par

l'autosolisme, à la fois sur le plan environnemental et sur le plan social, en territoire urbain, mais également dans le rural, où son objectif est d'apporter une solution à l'insuffisance des réseaux de transports collectifs (Delaunay, 2018 ; Delaunay, Lesteven, Rey, 2017).

Si le covoiturage longue distance (type Blablacar) a connu un essor qui a transformé le paysage de la mobilité extra-quotidienne, le covoiturage courte distance peine, lui, à trouver son rythme de croisière. Les freins sont multiples :

- La contrainte d'organisation sur un petit trajet (surtout lorsqu'il s'agit de covoiturage planifié, qui empêche toute flexibilité) ;
- La peur de l'inconnu (surtout lorsque la solution ne nécessite pas de pré-inscription des utilisateurs, dont le comportement n'est alors encadré par aucun système de confiance) ;
- La faible rentabilité pour le conducteur, qui s'engage donc dans un ratio coût/bénéfice peu attractif.

Ces freins sont particulièrement forts pour les personnes âgées. En particulier, le recours de plus en plus systématique à des solutions numériques est particulièrement limitant pour ce public. Pourtant, la flexibilité horaire du covoiturage se prêterait mieux aux motifs de déplacements quotidiens peu contraints des personnes âgées (se rendre au marché, réaliser des visites, etc.) qu'au motif domicile-travail des personnes actives.

Les personnes âgées ont d'ailleurs recours de manière massive au covoiturage informel, dans la sphère amicale et familiale : dans un premier temps en tant qu'accompagnateur (en raison de leur grande disponibilité, Dumas, 2012), puis en tant qu'accompagnés lorsqu'ils ne sont plus en capacité de conduire (ce schéma rappelle l'exemple du TAD bénévole Voitur'âges analysé précédemment, dans lequel les adhérents basculent progressivement du statut de bénévole à celui de bénéficiaire).

Ce recours au covoiturage informel correspond à une tendance des personnes âgées à restreindre leur vie sociale à un cercle familial, sans que cela soit vécu comme un isolement (Mallon, 2010). C'est particulièrement vrai pour les « natifs », bénéficiant de liens sociaux de proximité particulièrement forts en ancrés. Le covoiturage organisé, mettant en relation des personnes inconnues, pourrait donc être pertinent pour les seniors non natifs de leur lieu de résidence, généralement moins intégrés dans la vie sociale locale et donc plus isolés.

Des expérimentations tentent par ailleurs de réinsérer le vélo comme mode de déplacement à part entière dans les territoires ruraux. S'il a longtemps été très utilisé, l'avènement de la voiture et des grands axes routiers a peu à peu relégué le vélo au statut de loisir sportif. Mis à part quelques « amoureux du vélo » que le manque d'infrastructure sécurisée (pistes cyclables, stationnement sécurisé) ne freine pas, la plupart des habitants interrogés dans les différents territoires étudiés n'envisagent le vélo que pour les balades. Les très nombreux trajets du quotidien inférieurs à 5 ou 10 km constituent pourtant un formidable gisement de report modal de la voiture vers le vélo ou le vélo électrique (La Fabrique Ecologique, 2017). Ce potentiel a fait l'objet d'une réelle prise de conscience ces dernières années, et particulièrement ces derniers mois avec le développement des coronapistes, mais principalement dans les grandes et moyennes villes.

Dans les territoires ruraux, les freins, essentiellement liés au manque de sécurité et de confort, sont particulièrement forts chez les personnes âgées, pour qui ce mode de transport paraît très peu pertinent. Pourtant, le vélo, s'il a été pratiqué toute la

vie, peut rester accessible jusqu'à un âge avancé et peut constituer un moyen non négligeable de maintenir sa santé et son autonomie. C'est ce qu'explique un responsable d'association de cycliste sur la commune des Hauts d'Anjou, en proposant l'idée de développer les vélos à trois roues, qui offrent plus de stabilité, pour les personnes âgées.

Un autre type de service développé, entre autres, dans les territoires ruraux, est le conseil en mobilité. Plusieurs actions peuvent être proposées :

- un diagnostic mobilité, permettant d'identifier les pratiques, les capacités, les attentes du bénéficiaires, en matière de mobilité du quotidien ;
- des sessions de formation recouvrant un large spectre de thématiques : choix du mode de transport le plus adapté (desserte, horaire, fréquence, garantie de retour, budget, etc.), gestion du budget mobilité, connaissance et compréhension de l'environnement (territoire, réseaux), utilisation de l'information existante, aptitude à valoriser sa capacité à être mobile auprès des employeurs, BSR, etc. ;
- des sorties permettant des mises en situation concrètes vers des destinations clés en variant le mode utilisé ;
- du coaching, individualisé ou collectif, pour identifier et lever les freins psychosociaux à l'utilisation des différents modes de transport.

Ce service est surtout pensé pour les personnes en insertion (Pôle Emploi, notamment, organise ce type de sessions), en complément d'aides à l'achat d'un véhicule. Étendu au public senior, il pourrait permettre d'anticiper la déprise automobile en accompagnant les personnes âgées vers un comportement multimodal. Cela nécessiterait une démarche de sensibilisation dès en amont de la déprise automobile. On peut citer l'exemple du projet expérimental mené par le syndicat mixte de transport Artois-Gohelle dans le cadre du projet européen NICHES+ en 2008, dont un des axes visait l'apprentissage de la mobilité (Lambert, 2011).

Le syndicat mixte de transport Artois-Gohelle (SMTAG) a choisi de transférer le programme de stages d'apprentissage monté par l'opérateur des transports publics à Salzbourg. La démarche s'est appuyée sur une étude socio-psychologique visant à identifier les freins cognitifs à la mobilité des personnes âgées. Le choix du public des personnes âgées correspond ici à un effet d'opportunité, mais les enseignements de cette expérimentation montrent l'intérêt d'institutionnaliser ce type de projets.

Dans l'ensemble des projets accompagnés par Auxilia, la préfiguration de solutions de mobilité s'appuie sur des démarches de communication, d'information, de sensibilisation et de concertation. Ce volet est incontournable pour l'appropriation des solutions par leurs usagers potentiels. En ce qui concerne les personnes âgées, les retours d'expérience montrent les difficultés à les toucher et à obtenir leur participation. Les freins sont multiples. D'abord, les enquêtes quantitatives menées dans la phase de diagnostic le sont de plus en plus sous un format numérique : les personnes prises en compte sont celles qui ont déjà (ou encore) un certain degré d'autonomie et de capacité d'apprentissage.

On notera également que certaines enquêtes menées à grande échelle auprès d'un « échantillon représentatif » de la population française définissent une limite d'âge qui écarte les plus âgés (comme les plus jeunes) : c'est le cas, par exemple, de l'enquête menée dans le cadre du Baromètre des Mobilités du Quotidien (édition 2019) menée auprès de 4000 personnes entre 18 et 75 ans. Par ailleurs, les dispositifs participatifs sont souvent conçus par des consultants plutôt jeunes et

urbains. Pour qu'ils soient appropriés par tous les types de publics, et que chacun se sente légitime et à sa place dans le processus, il serait nécessaire de les décliner en fonction des publics.

Cela rejoint la très riche littérature sur les dispositifs participatifs et leurs limites, notamment en termes de référentialité (Berger, 2009). Cela a par exemple été expérimenté dans le cadre du projet de revitalisation du centre-ville de Saint-Dizier mené par Auxilia en 2021 : plusieurs protocoles d'ateliers créatifs ont été conçus de manière personnalisée pour les différents publics visés (jeunes, artistes et historiens, militaires et leurs familles, commerçants, chefs d'entreprise, acteurs sociaux). Le parti-pris sous-jacent à cette démarche est que la personnalisation des services à la diversité de leurs bénéficiaires débute dès le processus de conception, et qu'il concerne autant le service lui-même que les dispositifs mis en place pour prendre en compte les potentiels usagers à sa conception.

Conclusion

Les différents exemples présentés ici illustrent le foisonnement d'initiatives de mobilité rurale qui se déploie dans un double objectif d'inclusion et de durabilité. Certaines de ces solutions sont spécifiquement adressées aux personnes âgées, d'autres sont ouvertes à tous les publics. Le succès et la pérennisation de ces services sont limités par un ensemble de facteurs, qui dépassent la simple question du manque d'infrastructure, et qui se révèlent de manière particulièrement forte dans le cas des personnes âgées : moindre appropriation du numérique, difficultés d'apprentissage, peur de l'inconnu, capacités physiques limitées. Surtout, ces freins sont présents non seulement dans l'usage de ces solutions, mais également dès en amont, lorsque les porteurs de projets cherchent à faire participer les potentiels usagers à la conception des services, ce qui se traduit par une sous-représentation de la parole des personnes âgées dans ces dispositifs.

Plusieurs enseignements peuvent être tirés de ces constats, à commencer par l'importance de passer d'une logique d'adéquation de l'offre et de la demande à une logique d'expérience utilisateur, commençant dès en amont de la mise en service des solutions, ne se cantonnant pas aux infrastructures mais incluant une personnalisation des modes de communication, d'information, de sensibilisation et de concertation au public des personnes âgées, dans toute sa diversité. De fait, penser l'« offre » en fonction d'une « demande » restreint nécessairement la réflexion aux besoins qui ont pu être formulés de manière explicite dans le cadre d'un dispositif, ce qui écarte autant les personnes les plus isolées que les personnes, peut-être très bien intégrées socialement, mais dont la propension à changer de comportement vers des pratiques plus durables n'est pas initiée.

Un deuxième enseignement renvoie à l'importance d'anticiper le moment de la déprise automobile, afin de dépasser le sentiment de fatalité lié à la perte d'autonomie des seniors jusqu'à l'immobilité. Sensibiliser et former les jeunes seniors à la multimodalité constitue un véritable levier en faveur du maintien à domicile ; cela permettrait d'éviter les ruptures de vie brutales qui sont aujourd'hui indissociables du vieillissement dans les pays développés (Roch, 2007).

Enfin, il est essentiel d'avoir en parallèle une réflexion sur le modèle économique de ces démarches, sans tomber ni dans le silver business, ni dans la perfusion de subventions publiques. Pour cela, une piste serait de privilégier les logiques de mutualisation, entre compétences (mobilité, santé, social, écologie), mais également entre public et entre générations. Au-delà d'une logique d'optimisation financière, l'observation de Mallon (2010) concernant les seniors « natifs », dont le maintien de

la mobilité est favorisé par un ancrage territorial et social fort, l'exemple des services de TAD, plébiscités pour leur capacité à créer du lien social au-delà d'offrir une solution de transport, la piste du vélo – à la fois vecteur d'autonomie, de maintien de la santé, et de réduction des impacts environnementaux –, sont autant d'éléments qui montrent l'intérêt de penser, dans un ensemble, toutes les composantes du bien vieillir.

Références

- Auxilia (2013). « Mobilité, insertion et accès à l'emploi - Constats et perspectives », consulté le 23 août 2021 à l'adresse : https://www.avise.org/sites/default/files/atoms/files/rapport_complet_mobilite_inclusive_2013.pdf
- Berger, M. (2009). « "Quand pourrions-nous parler des choses ?" Quelques contraintes à la référentialité des voix profanes dans un dispositif d'urbanisme participatif ». In Cantelli, Pattaroni, Roca, Stavo-Debaugé (dir). *Sensibilités pragmatiques. Enquêter sur l'action publique*. Bruxelles : Peter Lang.
- Cranois, A. (2017). *De l'automobilité à l'électromobilité : des conservatismes en mouvement ? : la fabrique d'une politique publique rurale entre innovations et résistances*. Université Paris-Est : Thèse de doctorat en Géographie.
- Delaunay, T. (2018). *L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien : hybrider le transport collectif et individuel pour asseoir l'hégémonie de l'automobile ?* Université Paris-Est : Thèse de doctorat en Architecture, aménagement de l'espace.
- Delaunay T., Lesteven G., Ray J.-B. (2017). « Qui sera le « Blablacar du quotidien » ?. Pour un covoiturage des courtes distances ancré dans les territoires ». *Métropolitiques*, en ligne, consulté le 29 juillet 2021 à l'adresse : <http://www.metropolitiques.eu/Qui-sera-le-Blablacar-du-quotidien.html>
- Dumas, C. (2012). « Mobilité des personnes âgées ». *Gérontologie et société*, 35(141), p. 63-76.
- Dupuy G. (2001). « Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale, comparaison France/Grande Bretagne ». In PREDIT PUCA, n° 5.
- Fol, S., Gallez, C. (2017). « Evaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité ». *Revue internationale d'urbanisme*, Association pour la promotion de l'enseignement de la recherche en aménagement et en urbanisme, association loi 1901 (APERAU).
- Gallez, C. (2014). « La mobilité : bien premier, nuisance ou norme sociale ? Controverses autour de la régulation des mobilités quotidiennes ». In *La mobilité : concepts et valeurs*.
- Huyghe, M. (2015). « Habiter les territoires ruraux - Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages ». Université François Rabelais, Tours : Thèse de doctorat en Architecture, aménagement de l'espace.
- La Fabrique Ecologique (2017). « Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable ». Consulté le 23 août 2023 en ligne à l'adresse : <https://www.lafabriqueecologique.fr/les-territoires-ruraux-et-periurbains-terres-dinnovation-pour-la-mobilite-durable/>

Laboratoire de la Mobilité inclusive. (2014). « Mobilité des seniors en France ».

Consulté le 30 juillet 2021 à l'adresse :

<http://www.mobiliteinclusive.com/etude-seniors/>

Lambert, H. (2011). « Apprendre à se déplacer en transports collectifs : présentation d'une expérience opérationnelle à destination des personnes âgées ». *Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions*. Grenoble, France : 11^{ème} colloque du groupe de travail "Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale" de l'AISLF, Mars.

Le Breton E. (2002). « Les raisons de l'assignation territoriale, Quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité de personnes désqualifiées ». Institut pour la Ville en Mouvement. Consulté le 23 août 2021 à l'adresse :

https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjn9uyUqsfyAhWl4YUKHTEDDiYQFnoECAMQAQ&url=http%3A%2F%2Fville-en-mouvement.pagesperso-orange.fr%2Fseminairechaire0702architecture%2Ftelechargement%2Fraisons.pdf&usq=AOvVaw1RWAan_TmUKEPZ9mBpnFii

Mallon, I. (2010). « Le milieu rural isolé isole-t-il les personnes âgées ? ». *In Espace populations sociétés*. p. 109-119.

Flipo, A., Sallustio, M. (2021). « Loi d'orientation des mobilités : une réforme en trompe-l'œil pour les zones rurales ». The Conversation, en ligne, consulté le 29 juillet 2021 à l'adresse : <https://theconversation.com/loi-dorientation-des-mobilites-une-reforme-en-trompe-loeil-pour-les-zones-rurales-158465>

Roch, C. (2007). « Créer un réseau gérontologique en milieu rural à partir d'un EHPAD pour prévenir les ruptures de vie des personnes âgées ». Mémoire de l'Ecole Nationale de la Santé publique. CAFDES. Consulté le 23 août 2021 à l'adresse : <https://documentation.ehesp.fr/memoires/2007/cafdes/roch.pdf>