



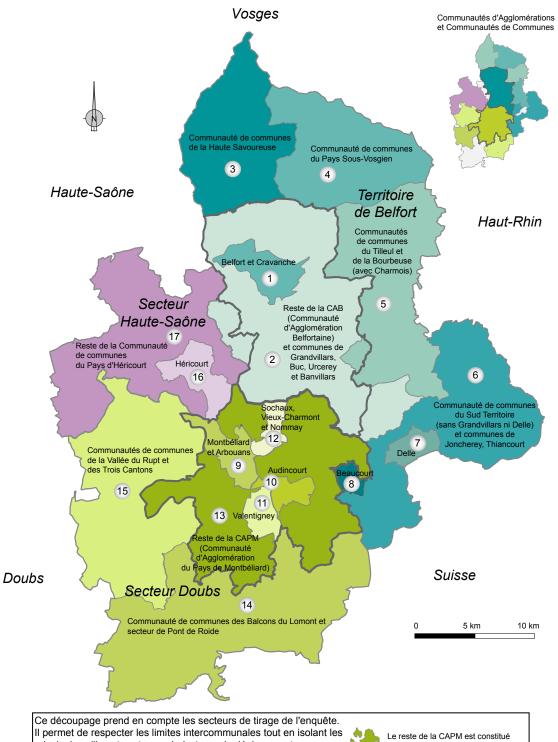
Sommaire

Introduction	4
Contexte : situation démographique de l'Aire urbaine	5
1. Les pratiques de mobilité différenciées selon les tranches d'âge	7
2. Les secteurs de l'Aire urbaine inégaux face au vieillissement de la population	12
3. Les stratégies et leviers d'actions à l'échelle de l'Aire urbaine	17
Conclusion et perspectives de développement	20
Annexe : Synthèse des entretiens réalisés avec les acteurs locaux	21



Approfondissement des résultats de l'Enquête Ménages Déplacements de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle

Le découpage retenu pour l'analyse des flux dans l'Aire urbaine dans l'Enquête Ménages Déplacements (EMD)



Ce découpage prend en compte les secteurs de tirage de l'enquête.
Il permet de respecter les limites intercommunales tout en isolant les principales villes et secteurs générateurs de déplacements.

De plus, il prend en compte la caractère multipolaire de la CAPM, induit par une forme en trois entités du secteur "reste de la CAPM".

Introduction

La question du vieillissement et de l'allongement de la vie est un enjeu majeur qui devra être au cœur de la réflexion territoriale de l'Aire urbaine.

Le vieillissement de la population se traduit statistiquement par la combinaison de deux facteurs : l'accroissement de la part de la population ayant dépassé le cap des 60 ans (généralement concomitant avec le passage en retraite), et l'allongement de l'espérance de vie. Le seuil de 60 ans est utilisé pour définir l'entrée dans la catégorie des « personnes âgées ».

Au niveau national, les plus de 60 ans représentaient 16 % de la population totale en 1950, près de 21 % en 2000 et 30 à 40 % selon les projections en 2050. Cette tendance se traduira dans les mêmes proportions au niveau de l'Aire urbaine avec pour spécificité locale le risque de fléchissement du solde naturel et migratoire. Entre 1999 et 2005, le nombre de jeunes de moins de 25 ans diminue pour ne plus représenter que 25 % de la population de l'Aire urbaine. Parallèlement, la proportion des plus de 60 ans est passée de 16 % en 1990 à plus de 20 % de la population de l'Aire urbaine en 2005. Selon les prévisions démographiques de l'INSEE pour la Franche-Comté ¹, ce pourcentage devrait continuer à croître dans les prochaines décennies pour se stabiliser à hauteur de 30 à 40 % en 2050.

Les progrès en matière de santé conjugués à l'amélioration globale du niveau de vie des Français se traduisent par un gain d'une année d'espérance de vie supplémentaire tous les quatre ans. Même si le vieillissement est encore perçu négativement dans l'imaginaire collectif, il faut bien admettre qu'avoir plus de 60 ans aujourd'hui n'a plus la même connotation que dans les décennies précédentes. Les nouveaux retraités peuvent raisonnablement escompter vivre plusieurs années actives sans les contraintes professionnelles et sans dépendance grave liée à la grande vieillesse. Cette évolution fait des retraités des acteurs majeurs de la vie publique. Elle appelle aujourd'hui une réadaptation des stratégies publiques vis-à-vis de cette catégorie socio-économique croissante dotée de besoins et d'aspirations spécifiques. C'est un 1º pari pour les acteurs du territoire.

Mais si la retraite peut à certains égards être considérée comme une nouvelle chance, vieillir n'est pas pour autant partout synonyme d'une même réalité sociale. L'environnement et le milieu de vie (urbains, ruraux, périurbains) conditionnent des pratiques et des modes de consommation disparates. Le 2^{ème} pari des pouvoirs publics est de faire valoir sa capacité à fournir des solutions homogènes et équitables partout sur le territoire.

À travers une exploitation spécifique des données de l'Enquête ménages déplacements de l'Aire urbaine, enrichie par de nombreux échanges avec différents acteurs locaux² impliqués dans les actions en faveur des personnes âgées, cette étude ambitionne d'appréhender les caractéristiques de la mobilité de cette catégorie de population et de les confronter avec l'organisation actuelle et future du territoire. Elle vient compléter ainsi les résultats présentés dans les Cahiers de la Mobilité. Pour analyser et mesurer les éventuels risques d'isolement de cette population, l'étude aborde la mobilité des plus de 60 ans selon leur lieu d'habitation, les réseaux de transports, la répartition des équipements ou encore leur taux de motorisation. Le croisement de ces différents paramètres permet de répondre aux interrogations suivantes :

L'organisation spatiale actuelle de l'Aire urbaine correspond-elle aux besoins des personnes âgées ? Comment favoriser une meilleure accessibilité à l'ensemble du territoire de l'Aire urbaine ? Quels sont les types d'actions à déployer pour répondre aux enjeux de la mobilité liés au vieillissement de la population ?

Il est évident que ces questions devront faire l'objet d'une véritable approche globale. Les pouvoirs publics l'ont compris et ne peuvent sous-estimer les implications de ces évolutions démographiques. La réponse à la problématique de la mobilité des personnes âgées repose sur une double approche complémentaire quoique fondée sur des logiques apparemment opposées :

- favoriser les services de proximité essentiels à la vitalité des lieux de vie. Mais cette politique qui consiste à rapprocher les services des usagers, voire à les porter directement jusqu'à eux (services à domicile), sera-t-elle suffisante face aux aspirations des prochaines générations de personnes âgées qui baignent dans une « culture de la mobilité » bien plus prégnante que chez leurs aînés ? Il faudra donc également :
- harmoniser la couverture des transports pour une accessibilité homogène aux services et pour un droit à la mobilité, y compris parmi les populations les plus captives des transports collectifs.

Après un rappel de la situation démographique de l'Aire urbaine, l'étude dressera dans une première partie un portrait de la mobilité chez les plus de 60 ans, qui débouchera dans une deuxième partie sur un diagnostic territorial précis avant de dégager dans une troisième partie des pistes d'actions spécifiques à la mobilité de cette catégorie de la population.

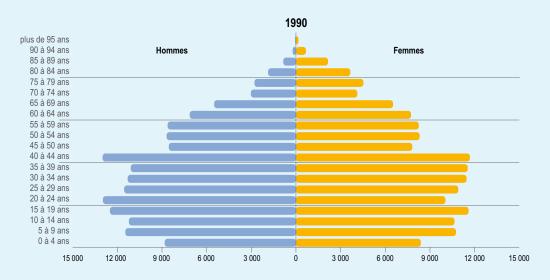


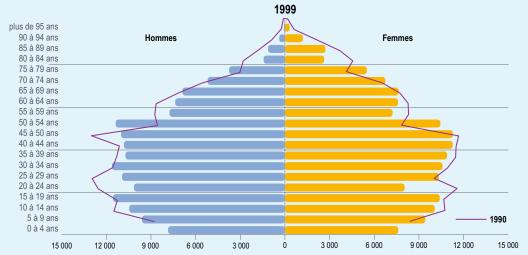
¹ Population et ménages à l'horizon 2020 en franche Comté, 2007, INSEE, http://www.insee.fr/fr/insee_regions/f-comte/publi/pub_elec/projection/index.htm

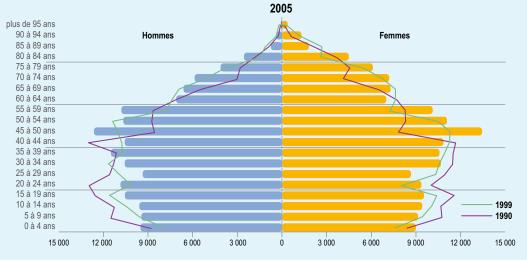
Contexte : situation démographique de l'Aire urbaine

De 16 % en 1990, les personnes de plus de 60 ans représentent aujourd'hui un peu plus de 20 % de la population de l'Aire urbaine et probablement entre 30 et 40 % en 2050 selon les estimations de l'INSEE. Au-delà du seuil des 85 ans, les femmes sont plus nombreuses que les hommes. La question de la grande vieillesse touche donc en majorité la gente féminine qui continue de bénéficier d'une espérance de vie supérieure de 7 années aux hommes, malgré une réduction progressive de cet écart depuis le début des années 1980. Il est en effet admis, et plusieurs études l'ont démontré, que cette différence est liée principalement aux conditions de travail plus difficiles (travail à l'usine) et par une hygiène de vie globalement moins saine (tabac, boissons) des hommes. Généralement, la catégorie des moins de 75 ans reste prépondérante mais sa proportion a tendance à diminuer au profit des personnes du grand âge.

Pyramide des âges des habitants de l'Aire Urbaine







LES MÉNAGES DE PERSONNES ÂGÉES SONT MAJORITAIREMENT COMPOSÉS DE DEUX PERSONNES

57 % des ménages de l'Aire urbaine dont au moins l'un des membres a plus de 60 ans, sont composés de deux personnes. Les ménages d'une personne (célibat, divorce ou décès) représentent 31 %. Au regard des évolutions des modes de vie, cette catégorie pourrait croître dans les années à venir et accentuer le risque d'isolement. Les ménages intergénérationnels sont moins nombreux et représentent 6 %.

La pratique qui voit cohabiter deux, voire trois générations sous le même toit (les grands parents, les parents et les enfants) est ainsi peu répandue dans l'Aire urbaine à l'image de la situation nationale. En effet, les enfants sont de plus en plus amenés à guitter le bassin de vie de leurs parents, en particulier pour des raisons professionnelles.

Composition des ménages d'au moins une personne de plus de 60 ans dans l'Aire urbaine d'après l'EMD

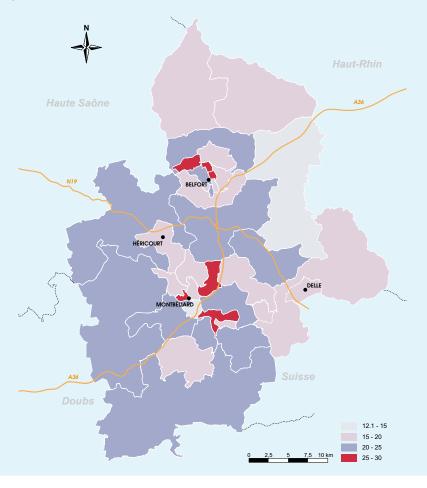
Composition du ménage	Nombre de ménages	Pourcentage
Ménage de deux personnes sans enfant	34 806	57 %
Ménage d'une personne	18 533	31 %
Ménage de deux personnes avec enfant	3 538	6 %
Autre type de ménage	3 688	6 %
Total	60 565	100 %

Les trois quarts des plus de 60 ans sont propriétaires de leur logement tandis que 14 % sont logés en HLM. Cette catégorie de la population loge principalement dans de l'habitat individuel collectif localisé aussi bien en ville qu'en territoire périurbain.

MOINS DE PERSONNES ÂGÉES DANS LE CENTRE-VILLE DE BELFORT QU'À MONTBÉLIARD OU AUDINCOURT

On recense un taux de personnes âgées de 16 % dans le centre historique de Belfort alors qu'il est respectivement de 27 et 29 % dans les centres-villes de Montbéliard et d'Audincourt. De même, il semble que les secteurs périurbains du Territoire de Belfort soient plus jeunes que ceux de la Haute-Saône et du Doubs. Les grands quartiers d'habitat social de l'Aire urbaine (les Résidences et les Glacis à Belfort, la Petite Hollande à Montbéliard, les Champs-Montants à Audincourt etc.) affichent quant à eux presque tous un taux de personnes âgées inférieur à la moyenne du bassin de vie.

Pourcentage de personnes de plus de 60 ans d'après l'EMD



1. Les pratiques de mobilité différenciées selon les tranches d'âge

UN TAUX DE MOTORISATION PEU IMPORTANT QUI DEVRAIT ÉVOLUER À LA HAUSSE

Le taux de motorisation des plus de 60 ans est inférieur à celui de l'ensemble des ménages de l'Aire urbaine : il est de 0,89 voiture par ménage contre 1,35. On constate que ce taux varie en fonction du tissu urbain. En effet, les taux de motorisation sont moins importants dans les centres-villes. Ceci s'explique par la proximité des différents commerces et services, par la pratique de « la ville à pied » et par l'offre de transports en commun qui permet à partir des centres-villes de rayonner dans les deux agglomérations, voire audelà.

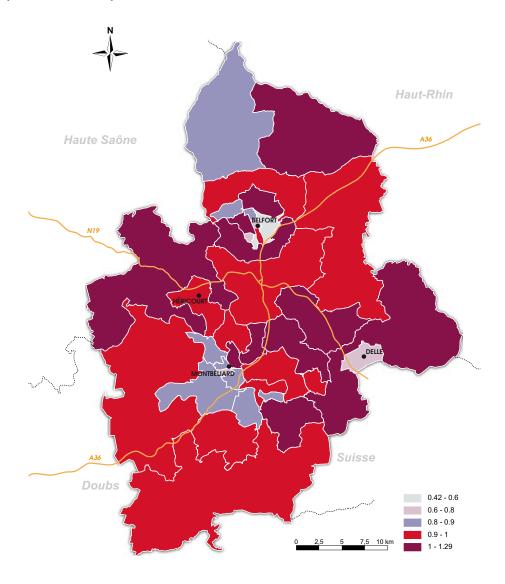
Les taux de motorisation les plus importants concernent les territoires ruraux et périurbains où les ménages de plus de 60 ans possèdent très souvent au moins une voiture. Le taux de motorisation des personnes âgées devrait croître dans l'avenir du fait de la multimotorisation des nouvelles générations liée à l'augmentation des pratiques

de mobilité automobiles des dernières décennies³. Ce phénomène culturel s'amplifie par ailleurs avec l'arrivée massive des jeunes retraités. Cependant, cette tendance pourrait être atténuée par les nouvelles préoccupations environnementales et par la hausse du prix du carburant.

En tout état de cause, les personnes de plus de 60 ans seront probablement amenées à abandonner un jour l'usage de leur véhicule pour des raisons de santé.

Plusieurs questions se posent alors : ces personnes finirontelles par devenir captives des Transports en commun (s'ils existent) ? Changeront-elles de lieu d'habitation pour bénéficier de services de proximité (transports en commun, commerces, services) ? Ne se déplaceront-elles plus ? Organiseront-elles leurs déplacements avec l'aide d'une personne véhiculée (amis, enfants...) ?

Taux de motorisation des ménages comprenant au moins une personne de plus de 60 ans d'après l'EMD



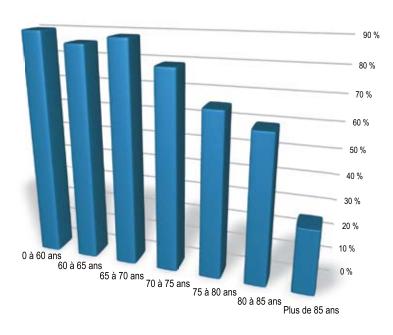
³ Rapport du Prédit, (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres), « le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées »

UNE MOBILITÉ QUI DIMINUE FORTEMENT À PARTIR DE 75 ANS

De 60 à 70 ans, le taux de mobilité, c'est-à-dire la proportion moyenne de personnes ayant effectué au moins un déplacement la veille de l'enquête (définition CERTU), est supérieur à 80 %. Il est très proche de celui des actifs qui est de 85 %. On note une légère diminution entre 70 ans et 75 ans où ce taux atteint 75 %. Il continue ensuite de diminuer entre 75 et 85 ans tout en restant supérieur à 50 %.

Ce n'est qu'après 85 ans que le taux de mobilité chute brutalement pour atteindre une moyenne de 25 % soit moins d'une personne sur quatre qui effectue au moins un déplacement par jour. Ce résultat traduit une certaine inégalité face à la mobilité liée à la difficulté physique croissante à se déplacer avec l'âge et génère ainsi un problème social d'accès à la ville.

Pourcentage de personnes s'étant déplacées la veille d'après l'EMD



LES PERSONNES ÂGÉES SE DÉPLACENT SUR DES DISTANCES PLUS COURTES

Distance moyenne d'un déplacement selon la classe d'âge d'après l'EMD

Classe d'âge	Distance moyenne d'un déplacement en km
Moins de 60 ans	4,9
60 à 75 ans	4,1
Plus de 75 ans	3,3

La distance moyenne d'un déplacement chez les plus de 60 ans est globalement plus faible que celle des moins de 60 ans. On observe que celle-ci diminue de manière régulière avec l'âge variant de 4,1 à 3,3 km. Les distances de déplacement sont à mettre en relation directe avec la pratique importante de la marche chez les plus de 60 ans, avec l'arrêt de l'activité professionnelle et avec la baisse de la capacité physique à se déplacer.

Ainsi, tout service de mobilité proposé aux plus de 60 ans devra répondre aux caractéristiques des déplacements des personnes âgées : des distances courtes de trajet et un espace public aisément accessible. Ce résultat interroge sur l'organisation urbaine et territoriale puisqu'il plaide pour une ville dense, de proximité et très accessible.



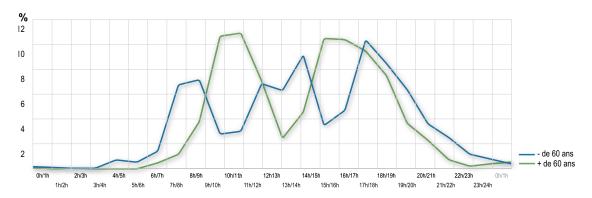
UNE MOBILITÉ PLUS IMPORTANTE AUX HEURES CREUSES

Contrairement aux moins de 60 ans qui se déplacent principalement durant les heures de pointes (7h - 9h, 12h - 14h et 17h - 19h), les personnes de plus de 60 ans effectuent une grande part de leurs déplacements quotidiens pendant les heures dites « creuses » (10h - 12h et 15h - 17h). La proportion de déplacements aux heures creuses aura donc tendance à augmenter conjointement à la proportion des personnes de plus de 60 ans dans la population.

La diminution prévisible de la prépondérance des déplacements aux heures de pointes ainsi qu'une nécessaire continuité du service tout au long de la journée sont ainsi à prendre en compte dans l'organisation des transports en commun.

L'offre de transport multimodale adaptée devra prendre en compte ces évolutions à travers la mise en place de fréquences régulières et attractives des transports collectifs toute la journée, un calibrage du réseau routier par rapport au trafic moyen mais aussi une véritable prise en compte des déplacements piétons et des nécessaires besoins d'accessibilité des espaces publics aux personnes âgées (bancs, itinéraires piétons continus, zones piétonnes, traversées routières sécurisées, localisation avantageuse des places de stationnement pour personnes handicapées...).

Horaires de déplacement des personnes âgées d'après l'EMD



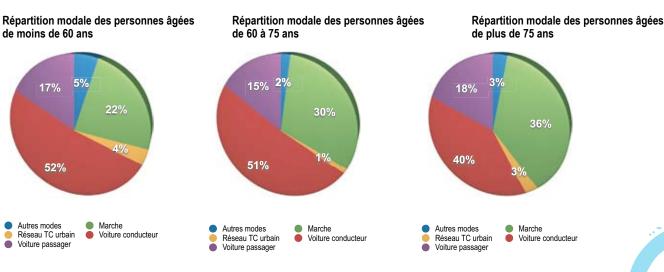
UNE UTILISATION DIFFÉRENTE DES MODES DE TRANSPORT À PARTIR DE 75 ANS

Avant 75 ans, l'utilisation de la voiture est la même que chez les personnes de moins de 60 ans (50 % en conducteur et 15 % en passager). Elle assure ainsi près des deux tiers des déplacements. Dans le même temps, entre 60 et 75 ans, la marche est très pratiquée puisque 30 % des déplacements sont effectués à pied contre environ 20 % pour les 50 - 60 ans. L'utilisation des transports en commun et des deux-roues reste comme pour les générations plus jeunes très restreinte.

Au delà de 75 ans, l'utilisation de la voiture est moins importante mais elle assure toujours plus de la moitié des déplacements. On remarque cependant que les plus de 75 ans sont moins fréquemment conducteurs qu'entre 60 et

75 ans : 40 % des déplacements sont effectués en tant que conducteur et près de 20 % en tant que passager.

Les plus de 75 ans semblent davantage se tourner vers la marche qui assure entre 30 et 40 % de leurs déplacements et dans une plus faible mesure vers les transports en commun (notamment au profit des réseaux urbains). Cette diminution de l'utilisation de la voiture est à mettre en rapport avec l'aptitude à conduire passé un certain âge. Cette pratique différenciée de la mobilité confirme l'existence de strates générationnelles au sein de la catégorie des plus de 60 ans. Le seuil de ces strates se situe autour de 75 ans. Il n'est pas spécifique à l'Aire urbaine et s'observe également à l'échelle nationale et internationale.



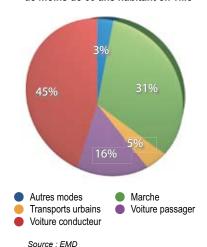
UNE PRATIQUE DE LA MARCHE PLUS IMPORTANTE EN VILLE

Les choix modaux sont également engendrés par le lieu de résidence des personnes âgées. De fait, les plus de 60 ans se déplacent plutôt à pied dans les grandes villes de l'Aire urbaine (Belfort, Montbéliard, Héricourt, Delle et Audincourt) et plutôt en voiture dans les zones rurales et périurbaines. Même s'ils se déplacent quotidiennement dans des proportions moindres, près de la moitié des déplacements des plus de 75 ans habitant en ville sont effectués à pied. La ville à pied semble donc être une réelle alternative à l'utilisation de la voiture pour les personnes âgées et une réponse aux pratiques intergénérationnelles.

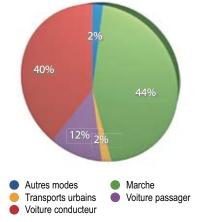
La proximité des commerces et des services ainsi que les déplacements courts plus sécurisés semblent être un facteur de non-isolement et d'indépendance des personnes âgées. La sécurisation des cheminements pratiqués par les personnes âgées est un sujet important car ces dernières sont surreprésentées dans l'accidentologie des modes doux. En 2005, en France, les plus de 65 ans représentaient 50 % des piétons et 37 % des cyclistes tués, les plus de 80 ans, 22 % des piétons tués 4.

Chez les plus de 60 ans, à l'instar des actifs, l'utilisation de la voiture est plutôt masculine et les transports en commun sont préférentiellement fréquentés par les femmes. Ces différences peuvent s'expliquer par le taux d'obtention du permis de conduire. Il est égal pour les hommes quelque soit leur âge. Il n'en est pas de même pour les femmes puisque 85 % des femmes de 18 à 60 ans possèdent le permis de conduire, pour seulement 60 % des plus de 60 ans.

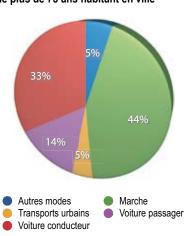
Répartition modale des personnes âgées de moins de 60 ans habitant en ville



Répartition modale des personnes âgées de 60 à 75 ans habitant en ville



Répartition modale des personnes âgées de plus de 75 ans habitant en ville



Obtention du permis de conduire par classe d'âge et par sexe selon l'EMD

Classe d'âge	Sexe	Pourcentage
18 à 60 ans	Masculin	93 %
	Féminin	85 %
Plus de 60 ans	Masculin	94 %
	Féminin	60 %

LES ACHATS, PRINCIPAUX MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

A l'inverse des modes, la répartition des motifs est homogène pour l'ensemble des personnes âgées. Le passage à la retraite engendre logiquement une disparition du motif travail même si 2 % des déplacements des 60 - 75 ans sont encore réalisés pour cette raison. Le motif de déplacement principal des plus de 60 ans est lié aux achats qui représente entre 40 et 50 % des déplacements suivant l'âge.

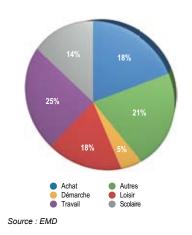
Une des explications à ce phénomène réside dans la diminution du volume d'achat avec l'âge compensé par un renouvellement des déplacements pour ce motif dans la semaine permettant ainsi aux personnes âgées de sortir plus régulièrement de chez elles et rythmant l'organisation de leurs journées.

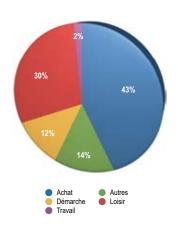


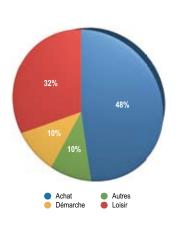
Motifs de déplacements des personnes âgées de moins de 60 ans

Motifs de déplacements des personnes âgées de 60 à 75 ans

Motifs de déplacements des personnes âgées de plus de 75 ans







Les déplacements liés aux loisirs sont également plus importants en proportion que chez les actifs. Ils représentent 30 % des déplacements des plus de 60 ans et varient peu suivant l'âge. Alors que l'accompagnement des scolaires représente le 3ème motif de déplacement

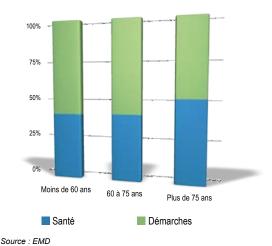
chez les actifs, celui-ci devient négligeable (dilué dans la

catégorie « autres ») après 60 ans, situation due au fait

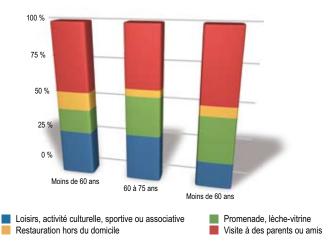
que ces ménages n'ont généralement plus d'enfants à

charge. Ils assurent tout au plus la garde de leurs petits enfants. 11 % des déplacements des personnes âgées sont liés à des démarches en particulier d'ordre médical (de 40 à 50 % selon les âges). Ces chiffres interrogent fortement sur la stratégie d'aménagement en cours et sur la desserte multimodale des pôles de services de santé actuels et futurs (Hôpital médian et petites structures telles que Montenois, etc.).

Déplacements pour des démarches suivant la classe d'âge



Déplacements pour les loisirs suivant la classe d'âge



L'analyse approfondie des motifs de déplacements permet de mieux appréhender les évolutions de la mobilité en fonction de l'âge. Ainsi, entre 60 et 75 ans, le motif « démarche de santé » n'est pas plus important que dans la classe d'âge inférieure, contrairement à ce que l'on observe chez les plus de 75 ans. De même, la structure des loisirs varie fortement : la promenade est plus importante chez les plus de 60 ans que chez les actifs représentant de 25 à 30 % selon les classes d'âges. Les activités sportives, culturelles ou associatives diminuent quant à elles à partir de 75 ans.

De manière générale, les changements dans les pratiques de mobilité des personnes âgées ne semblent pas liés au passage à la retraite mais se situent plutôt autour de 75 ans. Auparavant la mobilité observée est proche de celle des actifs (hors déplacements professionnels) alors qu'elle se réduit nettement ensuite conjointement à une évolution des modes et des motifs de déplacements. Ces comportements peuvent être influencés par l'organisation territoriale et le niveau d'équipement du territoire.

Ces critères engendrent ainsi sur l'Aire urbaine différents niveaux de prise en compte de la problématique de la mobilité liée au vieillissement.

2. Les secteurs de l'Aire urbaine inégaux face au vieillissement de la population

La baisse de la mobilité avec l'âge est potentiellement le point de départ d'une situation d'isolement des personnes âgées dans la mesure où elles accèdent de plus en plus difficilement par leurs propres moyens aux services, aux commerces et plus généralement aux réseaux de sociabilité et de solidarité formels ou informels apportés par la société. La concordance des moyens disponibles par rapport aux besoins des personnes âgées permet d'élaborer une analyse spatiale du « risque d'isolement » et montre que certains secteurs de l'Aire urbaine auront à faire face en priorité aux effets du vieillissement de la population.

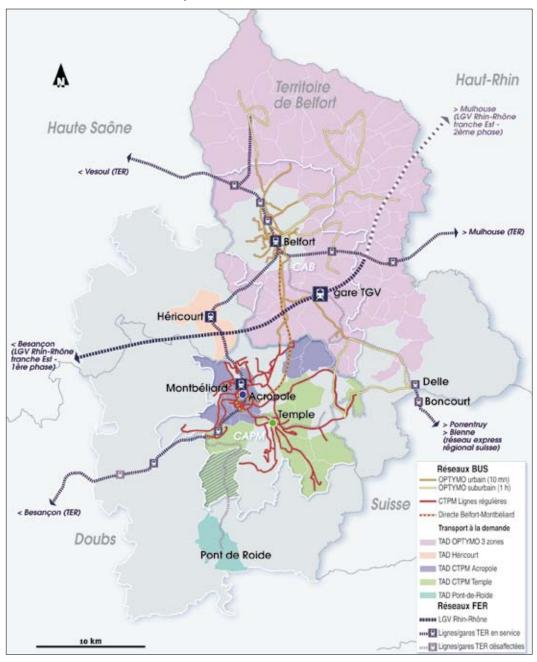
UNE COUVERTURE INÉGALE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

Les agglomérations de Belfort et Montbéliard disposent d'un réseau de transports dont la fréquence de passage est de 10 minutes sur les lignes principales. Cette fréquence est généralisée à l'ensemble du réseau urbain belfortain. La quasi totalité du Territoire de Belfort est par ailleurs desservie en transports en commun grâce aux lignes suburbaines et au transport à la demande (TAD) qui rabattent les usagers vers les lignes urbaines.

La partie haut-saônoise est essentiellement desservie par la ligne SNCF, à Héricourt. Sur Héricourt, il existe également un service de TAD et des lignes départementales à destination des scolaires. Le reste de la Communauté de communes du Pays d'Héricourt n'est pas couvert.

De même, les Communautés de communes du Sud de la CAPM sont très partiellement desservies par la SNCF à Colombier-Fontaine et par un service interne à la ville de Pont-de-Roide.

Les différents réseaux de transports en commun de l'Aire urbaine



UNE NOUVELLE ORGANISATION DU TERRITOIRE

Les principaux équipements de l'Aire urbaine se localisent dans les agglomérations ou les pôles secondaires. Ils sont moins nombreux dans les pôles de proximité ou de base. Ainsi, toute la partie Sud de l'Aire urbaine est fortement attirée par le Pays de Montbéliard pour les services, équipements ou loisirs. La Communauté de communes du Pays d'Héricourt est plutôt tournée vers le Pays de Montbéliard par rapport au Territoire de Belfort. Quant à la ville de Belfort, elle capte l'ensemble de son département à l'exception des communes du secteur de Delle.

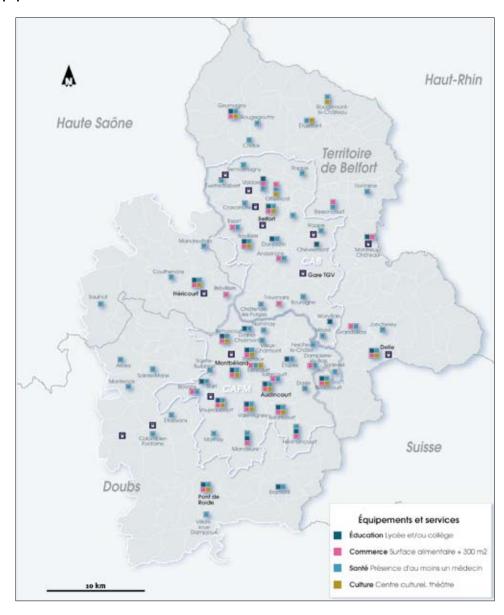
La mobilité des habitants de l'Aire urbaine est donc très largement orientée vers les deux pôles de Belfort et du Pays de Montbéliard malgré le renforcement de certains pôles secondaires tels que Delle, Héricourt, Giromagny et Pont-de-Roide mais aussi Montenois, Etueffont, Colombier Fontaine, etc.). Or, toute une partie du territoire de l'Aire urbaine (Pays d'Héricourt, Vallée du Rupt, Trois cantons, Balcons du Lomont et le secteur de Pont-de-Roide) n'a pas d'autre possibilité pour s'y rendre que d'utiliser la voiture.

Parallèlement, on constate que ces mêmes zones (avec les extensions périurbaines de Belfort) concentrent la plus grande part de la croissance démographique observée lors des derniers recensements.

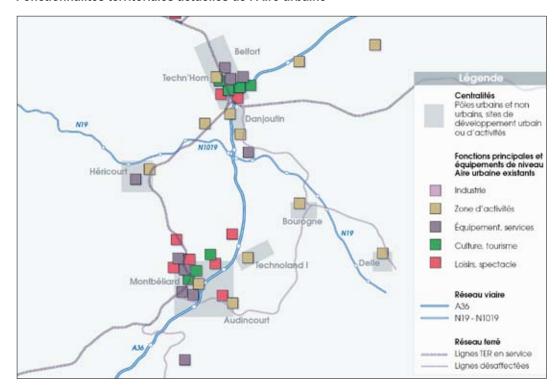
Il apparaît donc que la dépendance des zones périurbaines envers les deux pôles primaires de l'Aire urbaine s'est accrue dans les dernières décennies. Cette constatation interroge les réponses apportées par les collectivités dans l'articulation des politiques de transports avec les différentes composantes du bassin de vie.

De plus, le développement de l'espace central, comprenant notamment la gare TGV et le nouvel hôpital, pose la question des liaisons en transports en commun de cette nouvelle polarité avec l'ensemble du territoire de l'Aire urbaine. Elle nécessite une desserte multimodale de qualité qui rayonne sur l'ensemble du bassin de vie.

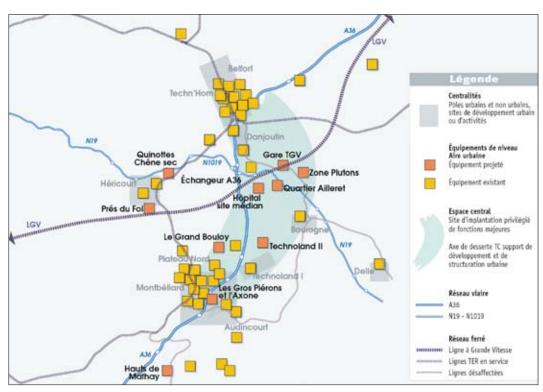
Equipement des communes de l'Aire urbaine



Fonctionnalités territoriales actuelles de l'Aire urbaine



Fonctionnalités territoriales futures de l'Aire urbaine





LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES DU SUD DE LA CAPM ET DU PAYS D'HÉRICOURT PLUS SENSIBLES À L'ISOLEMENT DES PERSONNES ÂGÉES

L'analyse croisée des réseaux de transports, des équipements communaux et de la répartition des personnes âgées fait ressortir des zones où les interventions doivent être prioritaires, notamment en matière de transports en commun. L'organisation multipolaire et complexe de l'Aire urbaine semble être ici clairement un obstacle à la lutte contre l'isolement de cette catégorie de personnes. Il s'agit donc de dégager des actions ou stratégies qui permettent de repérer et réduire le nombre de personnes susceptibles d'être « oubliées » à l'écart du reste de la société.

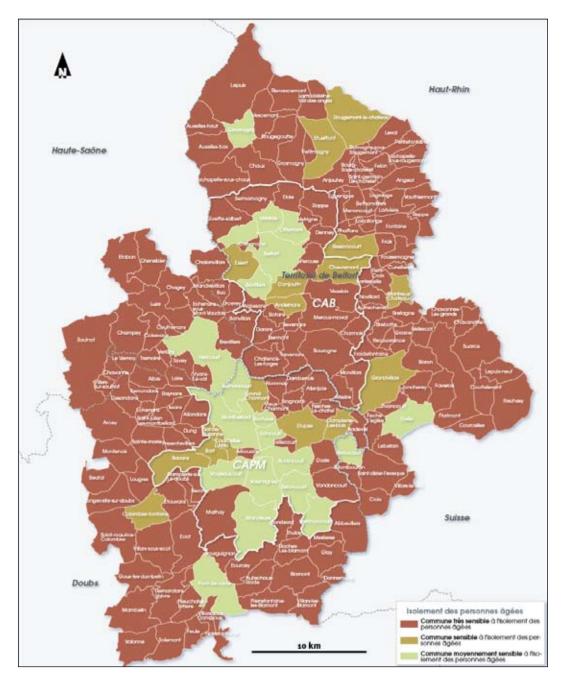
La situation semble ainsi particulièrement sensible dans les Communautés de communes du Sud de la CAPM et du Pays d'Héricourt. Le morcellement institutionnel et administratif de l'Aire urbaine est peut-être un élément d'explication. En effet, de nombreuses politiques (transports, habitat, développement économique) ne sont pas conçues et appliquées à l'échelle du bassin de vie mais à celle des EPCI compétentes en la matière entraînant ainsi des disparités d'aménagement et de fonctionnement sur les différents territoires.

La périphérie Sud-Ouest de l'Aire urbaine cumule plusieurs facteurs principaux d'isolement des personnes âgées. Tout d'abord, les communes ne sont quasiment pas desservies par les transports en commun. Elles ont également un niveau d'équipement très modeste et elles dépendent donc très largement du Pays de Montbéliard. Enfin, le taux de personnes âgées y est plus important que dans l'ensemble du bassin de vie.

Les zones périurbaines du Territoire de Belfort semblent être moins sensibles à l'isolement des personnes âgées. En effet, même si elles sont fortement dépendantes de Belfort pour les commerces et services, le récent réseau Optymo (bus suburbain et transport à la demande) a amélioré l'accès à la ville pour les habitants de ces territoires où, en parallèle, la part de personnes âgées est généralement assez faible.

Sensibilité des territoires à l'isolement des personnes âgées

Cette carte présente une synthèse des risques d'isolement par commune issue du croisement des trois facteurs suivants : le niveau d'équipement local, la qualité de la desserte en transports en commun, et plus marginalement le taux de motorisation, ce dernier étant systématiquement supérieur à 70 %.



De manière globale, les niveaux de sensibilité communaux à l'isolement des personnes âgées relevés ici se renforceront probablement au cours des prochaines années. Si le déménagement de cette catégorie de personnes vers les centres-villes pourrait paraître une solution intéressante en terme d'accès aux services dans la pratique, cet afflux n'est aujourd'hui guère observable. Des études de la DIACT⁵ (Direction Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires) montrent en effet que les personnes âgées vieillissent principalement là où elles ont longtemps vécu.

Ce constat est en partie lié au fait que les agglomérations ne produisent pas assez de logements pour répondre aux besoins de leurs propres habitants. En outre, les personnes âgées sont souvent attachées à leur lieu de vie et à leur indépendance.

Seule une minorité de personnes âgées, généralement aisées, migrent dans des zones plus agréables climatiquement ou reviennent dans leur région d'origine.



⁵ Vieillissement et activités des territoires à l'horizon 2030, projet du rapport du groupe de prospective, Michel Godet, Marc Mousli, juin 2006.

3. Les stratégies et leviers d'actions à l'échelle de l'Aire urbaine

Diverses politiques publiques, actions, expérimentations, que ce soit dans l'Aire urbaine, en France ou en Europe, sont déjà à l'œuvre pour répondre à la problématique du vieillissement tant ce phénomène démographique met mécaniquement les sociétés occidentales devant leurs responsabilités de solidarité intergénérationnelle. Seront évoquées dans cette partie quelques pistes dont on s'aperçoit que leur mise en œuvre fait appel à des politiques transversales pour lesquelles l'échelle Aire urbaine est souvent insuffisamment prise en compte (notamment dans le domaine des transports).

VERS LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD) DANS LES SECTEURS PÉRIURBAINS

Pour réduire le risque d'isolement des personnes âgées, des services de transport à la demande (TAD) sont en projet dans plusieurs territoires où le besoin est souvent diffus et où les lignes régulières classiques sont peu efficaces. Ce type de service doit permettre notamment aux personnes âgées ne pouvant ou ne voulant plus conduire de se déplacer plus aisément à l'intérieur des communautés de communes et vers les pôles proposant l'offre de services la plus diversifiée. Le TAD existe déjà sur le Territoire de Belfort mais pas encore dans les communautés de communes du Pays d'Héricourt et celles du Doubs. Il est important que le TAD soit conçu de manière à permettre à l'usager de rejoindre un autre réseau (CTPM, Optymo, SNCF) pour pouvoir poursuivre un déplacement dans l'Aire urbaine et au-delà et qu'ainsi soit construite un véritable système de transport multimodal à l'échelle du bassin de vie. Cette demande est formulée par les communautés de communes du Sud de l'Aire urbaine pour permettre des relations plus efficaces et nombreuses avec le reste du bassin de vie.

Il est à noter que le TAD n'est pas une réponse spécifique aux personnes âgées : il s'adresse à tous les publics et pour des motifs variés (achats, travail, loisirs, scolaire). Cependant, il est particulièrement adapté aux personnes âgées car il permet des déplacements en porte à porte, ce qui leur évite d'avoir à marcher entre leur domicile ou leur lieu de destination et un arrêt de bus.

Le TAD est généralement défini et géré par une collectivité locale après un transfert de compétence du Conseil général. Le service est ensuite confié à des transporteurs ou des compagnies de taxi suite à un appel d'offres. Dans ce dernier cas, il permet également de développer une activité économique sur le territoire. A l'échelle de l'Aire urbaine, de tels systèmes pourraient participer à la démarche du pôle de compétitivité « Véhicule du Futur » sous réserve d'innovations dans la gestion et l'organisation du service.

La mise en place d'un service de TAD doit être accompagnée d'un important travail de communication car les personnes âgées n'ont pas ou plus l'habitude d'utiliser les transports collectifs et il faut leur expliquer la démarche et le concept de ce mode de transport (appel à la centrale pour le déclenchement de la course), voire les accompagner lors des premiers voyages. Des actions spécifiques doivent ainsi être entreprises en utilisant différents médias de communication (quotidiens de la presse régionale, radio, gazette municipale, courrier personnel), mais aussi en travaillant en partenariat avec les associations d'aide à domicile entre autres.

LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES À LA PERSONNE

Les transports en commun (réseaux urbains et transport à la demande) permettent aux personnes âgées de se déplacer plus aisément vers des lieux de vie ou d'animation (services, commerces, loisirs). Cependant, toutes les personnes âgées ne peuvent ou ne veulent plus se déplacer quotidiennement. Un complément à la lutte contre l'isolement de ces personnes non mobiles se trouve dans le développement de services à la personne. De nombreuses communes en ville ou dans des secteurs plus ruraux réalisent déjà ces types de services en lien avec le CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) ou les CIAS (Centre Intercommunal d'Action Sociale) quand ils existent. En parallèle, les Conseils généraux mettent en œuvre des schémas gérontologiques.

Les personnes âgées sont traditionnellement une priorité des CCAS. En effet, lors de leur création dans les années 1970, elles représentaient la catégorie la plus modeste de la population⁷.

Un des principaux services à domicile proposé par les CCAS est le portage des repas quotidiens. Il permet ainsi aux personnes âgées de ne plus avoir à cuisiner et de s'affranchir des courses qu'elles considèrent très souvent comme un déplacement subi.

Ce service est très répandu aussi bien en milieu urbain qu'en milieu périurbain ou rural. Il peut être décliné en d'autres services dans différentes thématiques (aide au ménage, bibliothèque, jeux). Les services à domicile peuvent parfois être réalisés par le secteur privé grâce à la mise en place d'une plateforme de services à la personne. Tous ont pour objectif le maintien au domicile des personnes âgées tant que leur niveau d'autonomie et leur suivi médical ne nécessitent pas un placement dans un établissement spécifique. Le développement et la démocratisation des TIC (Technologies de l'Information et de la Communication) peuvent également participer au maintien à domicile et à la promotion de nouveaux services8. Les projets du SMAU à travers la boucle locale à haut débit ou ceux du pôle régional multimédia, Numerica, pourront servir à développer des services spécifiques aux personnes âgées.

⁶ Entretien avec M.Dupont.

⁷Entretien avec M.Trossat.

⁸Entretien avec M.Guthleben.

DES ANIMATIONS POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS EN VOITURE

Les journées de remise à niveau du code de la route et du permis de conduire représentent une aide pour mieux utiliser la voiture en toute sécurité. De plus, la voiture étant très souvent synonyme d'indépendance pour ces catégories, plus son usage est prolongé, plus ces personnes pourront être maintenues longtemps à domicile. Organisés et animés par la sécurité routière à la demande de divers organismes tel que le CCAS d'Héricourt ou l'association des retraités de Peugeot, ces stages réunissent l'ensemble des acteurs du monde automobile (police, gendarmerie, compagnies d'assurances, pompiers, SAMU, auto-école).

Ces remises à niveau correspondent à une vraie demande et un besoin de la part des personnes âgées. D'autant plus que, même dans les milieux urbains, les transports en commun sont rarement perçus comme une alternative à l'utilisation de la voiture. Les séances dispensées par le CCAS d'Héricourt sont fréquentées en moyenne par 20 à 25 personnes.

Elles ne sont pas une concurrence à un éventuel transport à la demande mais constituent un véritable complément notamment pour des déplacements de loisirs en dehors des heures de service d'un transport à la demande ou pour les vacances et séjours.

Ces animations servent à retarder l'abandon de la voiture, mais d'autres actions peuvent véritablement anticiper les changements de pratiques. Depuis quelques années, on assiste ainsi à la mise en œuvre des premiers plans de déplacements seniors qui ont pour but de réduire la dépendance des personnes âgées à l'automobile⁹. Ainsi, les personnes âgées se préparent progressivement à l'abandon de la voiture grâce à des opérations de sensibilisation, d'adaptation et de promotion des modes alternatifs de déplacement. L'objectif est de dédramatiser l'arrêt de la conduite et l'usage de l'automobile, grâce à des communications appropriées en dissociant en particulier : « liberté individuelle et automobile ».¹⁰

LES OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES, OUTILS DE LUTTE CONTRE L'ISOLEMENT

Les personnes âgées font partie, pour les professionnels du transport, des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Celles-ci regroupent les personnes handicapées moteurs et sensorielles, les femmes enceintes ou avec poussette et toute personne portant temporairement une charge lourde, ou subissant une quelconque gêne de vie (accident, maladie invalidante). Du fait de leur hétérogénéité, l'intégration des personnes âgées dans cette catégorie est discutable puisque certaines personnes âgées peuvent avoir des difficultés pour voir, entendre ou se mouvoir du fait de l'âge alors que d'autres sont aussi valides que les actifs.

Il faut de plus insister sur le fait que la mise en accessibilité des réseaux de transports, de la voirie, du cadre bâti privé et public, si elle sert effectivement aux PMR, profite également à l'ensemble de la population en assurant des cheminements agréables et plus sûrs. Ainsi, des travaux ne visant apparemment qu'une seule catégorie de personnes, bénéficient en réalité à chacun en particulier si la réflexion est complètement intégrée dans les politiques globales d'aménagement des espaces urbains.

La loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées stipule que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, doit être organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite¹¹». Cette accessibilité totale devra être effective en 2015. Les services de transports collectifs devront donc à cette date être totalement accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Cette loi rend également obligatoire la mise en place d'une commission pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement du territoire, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants ou plus. Cette commission, composée notamment des représentants des communes, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées, dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en Conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

¹¹ www.legifrance.t



⁹ Voir étude FNAU « Seniors, quelle intégration dans les documents de planification et d'urbanisme ? », novembre 2007 p.32 et http://www.targeting.fr/PDSeniors.htm

¹⁰ Rapport du Prédit, « le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées ».



LES DÉMARCHES ENGAGÉES DANS L'AIRE URBAINE

Depuis plusieurs années déjà, les communes ou groupements intercommunaux de l'Aire urbaine ont intégré la problématique de l'accessibilité.

Par exemple, lors du réaménagement du centreville d'Héricourt, elle a été prise en compte dans les cheminements et dans l'aménagement des espaces publics. La ville d'Héricourt a également réalisé en accord avec la loi son schéma directeur d'accessibilité autour duquel s'articule également la réflexion sur la requalification du quartier de la gare et son rattachement vers le centreville. Une commission communale sur l'accessibilité a également été créée dans le but de réaliser et de faciliter la ville pour tous. Cette prise en compte de l'accessibilité dans l'aménagement de la ville est d'autant plus importante que la ville d'Héricourt grâce à sa concentration de services, constitue un pôle relais pour l'ensemble de la Communauté de communes.

A l'échelle du Territoire de Belfort, la mise en service du réseau Optymo en septembre 2007 a permis de mettre aux normes PMR (Personnes à mobilité réduite) l'ensemble des nouveaux arrêts du réseau. De plus, la totalité du parc de matériel roulant est désormais accessible et une commission spécifique a été créée au sein du SMTC (Syndicat mixte des Transports en Commun) du Territoire de Belfort. La ville de Belfort a également instauré sa commission Accessibilité.

La CAPM a, quant à elle, dans le cadre de la révision de son PDU, réalisé son schéma directeur d'accessibilité du réseau de transports en commun et va prochainement mettre en place une commission d'accessibilité. Cette démarche vient compléter le programme de réaménagement des arrêts de bus pour les PMR mis en place depuis 2001. Depuis cette date, plus de 75 arrêts de bus ont été rendus accessibles (quais hauts, bordures podotactiles).

La mise en accessibilité, bien que coûteuse, est nécessaire d'une part pour assurer des conditions de déplacements facilitées aux personnes âgées et aux PMR et d'autre part parce que les personnes âgées seront de plus en plus nombreuses à se déplacer. Du reste, que ce soit pour les personnes âgées ou les autres classes d'âges, tout trajet en voiture se termine à pied et justifie donc l'aménagement des espaces publics.

Conclusions et perspectives de développement

Dans les années à venir, la problématique du vieillissement appellera à la fois une véritable transversalité des politiques mises en œuvre et une mobilisation des ressources ajustée à la future prépondérance des plus de 60 ans dans la pyramide des âges.

Cette étude a l'avantage de mieux appréhender les comportements de mobilité des plus de 60 ans parmi lesquels il convient de distinguer deux groupes :

- Le premier regroupe ceux qu'on pourrait qualifier de « jeunes retraités ». Leurs pratiques de mobilité sont similaires à celles des actifs (taux de mobilité, choix modaux) si ce n'est qu'elles ne s'inscrivent plus dans un cadre pendulaire organisé autour des déplacements professionnels. Il serait ainsi intéressant d'approfondir la dynamique de cette catégorie de population qui dispose de temps, de capacités physiques et intellectuelles préservées jusqu'à un âge avancé, de revenus et d'un patrimoine généralement suffisants, auxquels il faudrait ajouter de riches réseaux relationnels, associatifs et politiques. La vie publique des décennies à venir sera très probablement marquée par le poids et l'engagement croissant de ces « jeunes retraités ».
- Le seuil du passage dans le 2° groupe fluctue aux alentours de 75 ans et se matérialise très souvent par l'incapacité physique à conduire une voiture. Il se caractérise par une mobilité déclinante. Un des enjeux identifiés par les acteurs est donc de préparer le deuil de la voiture et d'en atténuer les éventuelles conséquences sur la vie sociale.

Le principal enseignement tiré de cette étude est donc que les actions publiques à développer diffèrent en fonction de la classe d'âge et du lieu de résidence. La variété des situations rencontrées au sein de la catégorie « personnes âgées» exige une action publique certes multiple mais cohérente dans son approche. Dans le même temps, la globalité des propositions – dont certaines ne concernent pas uniquement les personnes âgées – ne devrait pas éluder la satisfaction de besoins parfois très spécifiques. Le transport bien sûr, mais également les services (à domicile ou au moyen des TIC - Technologies de l'Information et de la Communication), l'accessibilité et le lien social doivent faire partie intégrante de ces actions et venir compléter les actions entreprises dans le cadre des schémas gérontologiques départementaux. La transversalité de ces thématiques démontre le besoin de mutualisation des actions de différents acteurs du vieillissement qui fait encore défaut au sein de l'Aire urbaine.

Dans un contexte de nouvelle répartition des équipements hors des agglomérations-centres de l'Aire urbaine (Hôpital, gare TGV, etc.) et d'étalement urbain, les territoires périurbains sont des zones à enjeux majeurs. Pour y répondre, la mise en place de systèmes du type TAD pour les territoires n'en bénéficiant pas, devrait être accompagnée d'un renforcement des pôles secondaires de l'Aire urbaine. La garantie d'une bonne accessibilité ainsi que le développement des services à domicile par le biais de plateformes de services devrait également participer au maintien des personnes âgées sur leur lieu de vie.

La mixité sociale des villes, notamment des centres-villes, est en soi un atout pour favoriser la mixité intergénérationnelle. Cette question est cruciale car les récentes analyses mettent en lumière un phénomène prévisible mais néanmoins nouveau qui nécessitera probablement une prise en charge politique : l'arrivée en retraite des premières générations dites « précaires » qui n'ont pas ou peu cotisé au long de leur vie professionnelle.

D'une façon générale, il apparaît clairement que les pratiques de mobilité (mais également de logement, de consommation) des futures générations de personnes âgées évolueront considérablement et que les politiques publiques touchant à cette catégorie de la population devront être adaptées en conséquence.



Annexe : synthèse des entretiens réalisés avec les acteurs locaux du vieillissement de la population

Gérard CARLE, Direction Personnes âgées et handicapées du Conseil général du Territoire de Belfort, 31 octobre 2007

Les actions du Conseil général sont surtout destinées à une population en fin de vie (à domicile ou en établissement). 80 % de la population concernée sont des femmes âgées.

On observe des situations de dépendance à partir de 75-80 ans, surtout chez les femmes, avec des problèmes de ressources et de non-motorisation. Ce phénomène est différent entre Belfort et sa périphérie.

Il y a une dizaine d'années dans le Nord et le Sud du département, le Conseil général a expérimenté les taxis à la demande vers les chef-lieux de canton. Mais l'expérience a été un échec car la demande portait plus sur l'hôpital, les médecins, les cimetières, les supermarchés...

La Carte Mimosa, carte gratuite pour les transports collectifs, concerne environ 1 000 personnes (veuves de guerre, veuves d'anciens combattants, anciens combattants, veuves de déportés et déportés).

Définition de classes d'âge pertinentes :

3 bornes : 60-65 ans / 70-75 ans (début de la dépendance) >80 ans (différence entre hommes et femmes).

Il est également intéressant de regarder le passage entre vie en couple et personnes isolées.

Concernant le suicide ou le divorce des personnes âgées, voir les données et les statistiques de l'Observatoire Régional de la Santé (http://www.ors-franchecomte.org/)

Sont disponibles au Conseil général des informations sur les personnes dépendantes ayant fait une demande pour une prestation de service à domicile ou APA (allocation personnalisée d'autonomie) : environ 1 800 prestations versées par mois (moyenne d'âge de 75 ans) / 900 personnes hébergées en maison de retraite (âge moyen d'entrée : 85 ans), soit environ 2 000 personnes dépendantes sur le Territoire de Belfort.

Les structures existantes dans le département sont les points Accueil Solidarité (Belfort, Offemont, Delle, Beaucourt, Danjoutin,...) avec des travailleurs sociaux à destination de l'ensemble de la population et, à partir de 75 ans, la Maison des Aînés sur Belfort

Les actions du CG 90 :

- pas d'actions sur la vie culturelle pour le moment : mais on ne perçoit pas trop d'intérêt de la part des personnes âgées et il se poserait en plus le problème des accès pour ceux qui veulent s'y rendre ;
- · mise en place d'un Schéma Départemental des Personnes Âgées ;
- dans le domaine du logement, il existe deux types d'action :
 - l'adaptation des logements ;
 - l'intervention de soutien dans la création de logements sociaux (notamment avec des logements réservés pour les personnes âgées et des subventions au logement) par exemple résidence Germaine à Danjoutin ; intervention avec Territoire Habitat dans la tour Béchaud (Belfort) pour une mixité avec les personnes âgées et d'abord à destination des habitants du quartier pour une maîtrise du phénomène de vieillissement.

Part de la mobilité dans la problématique vieillissement :

Il arrive un âge où on n'a plus envie de se déplacer. C'est un phénomène encore mal analysé : on travaille sur le maintien à domicile avec des services mais on n'apporte pas de réponses par rapport à la solitude. Ce phénomène de solitude est de plus différent entre la ville et la campagne, où il reste encore une certaine solidarité de voisinage. La notion d'isolement est complexe car plusieurs facteurs interviennent.

Les objectifs du Conseil Général sont de trouver des moyens à offrir pour rompre l'isolement. Un travail en partenariat avec les bibliothèques municipales permet de trouver des bénévoles pour le portage de livres. Par ailleurs, il existe une expérimentation de livres sonores, mais avec la problématique du matériel et de son utilisation. Il y a encore des services à imaginer pour rompre l'isolement (repas groupés une fois par semaine entre personnes d'un même quartier ou d'une même cage d'escaliers). Mais ces services nécessitent un cadre et les visiteurs bénévoles doivent être formés.

Toutefois, les besoins des personnes âgées en terme de transport peuvent être équivalents à d'autres personnes (comme les mères isolées), il ne faut donc pas s'arrêter à la seule spécificité des personnes âgées.

Jérôme TROSSAT, Directeur du CCAS de la ville d'Héricourt, 20 novembre 2007

Chaque commune a une obligation légale d'avoir un CCAS, toutefois il se résume souvent à un élu. Avant les années 60-70, le public prioritaire en terme de pauvreté était les personnes âgées, d'où une action traditionnelle des CCAS en leur faveur.

Le CCAS intervient sur la ville d'Héricourt, mais assure aussi la livraison de repas sur 10 communes de la CCPH (Communauté de communes du Pays d'Héricourt). Une commission a été créée avec des personnes de la CCPH et de la mairie d'Héricourt pour réfléchir à la question de l'intercommunalité sociale avec l'idée de s'appuyer sur le CCAS pour créer un CIAS.

Un recensement par questionnaire a été réalisé dans les communes afin de mieux connaître leurs actions. Celles-ci portent essentiellement sur le colis de fin d'année et le portage de repas. Il n'existe donc pas vraiment d'action sociale. Au niveau du CCAS, les actions à destination des personnes âgées portent sur le portage de repas et des services culturels.

Le retour des questionnaires (remplis par les élus) fait souvent ressortir la problématique de la mobilité chez les personnes âgées.

La problématique de la mobilité à Héricourt et dans la CCPH :

- pour répondre aux besoins des personnes âgées, certaines communes ont mis en place des politiques avec l'installation de médecins. Cependant, il n'y a pas de spécialistes, ce qui suppose de se déplacer.
- on observe deux types de déplacements dans la CCPH : les déplacements internes et les déplacements vers Belfort et Montbéliard (les déplacements réalisés vers Vesoul sont liés aux découpages administratifs).

Le transport est une question émergente depuis 2 ans, avec notamment :

- l'étude de requalification de la gare
- la réflexion sur les transports depuis les villages vers Héricourt et Belfort-Montbéliard.
- la mise en place à l'intérieur d'Héricourt d'une navette (véhicule pour 8 personnes) essentiellement utilisée par les personnes âgées et qui ne nécessite pas forcément de réservation.
- la mise en place de la commission Accessibilité à la mairie d'Héricourt : diagnostic déjà réalisé ; idée de "ville douce" avec des liaisons douces.

Structures existantes dans la CCPH

Il existe deux associations d'aides à domicile : la Fédération Associative de Services Sociaux A Domicile et l'Association Départementale en Milieu Rural.

Il n'existe pas de foyers logements sur Héricourt mais des « maisons de retraite » : EHPAD (Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes) et des MASPA (Maison d'accueil et de santé pour personnes agées) à Couthenans et Héricourt.

Par rapport au maintien au domicile, les actions du CCAS sont surtout le portage de repas à domicile : 40 à 50 repas par jour livrés tous les jours (sauf le dimanche qui est couplé avec le samedi) et en liaison froide, qui nécessitent donc un microondes. Ce sont surtout des personnes dépendantes qui bénéficient de ce service.

Le CCAS a également une politique d'animation qui attire surtout les 55-65 ans :

- PACEUREKA, exercices de mémoire avec des animateurs sur une journée (pour les 65-75 ans) [30 à 40 personnes]
- stage de remise à niveau du code de la route accompagné d'1/2 journée de conduite en partenariat avec la Sécurité Routière, auto-école (sont également conviés la gendarmerie, les pompiers, assurances, etc.) [20-25 personnes]. Cette offre répond à une vraie demande des personnes âgées.
- activités physiques et de bien-être (gym douce, relaxation,) [15-20 personnes].

Le CCAS rencontre toutefois des problèmes de communication sur ses offres. Bien qu'elle se fasse sur plusieurs supports (y compris France Bleue), il y a un problème d'assimilation par rapport aux personnes âgées qui reçoivent trop d'informations parmi lesquelles se noient celles du CCAS.

Un des besoins qui se profile, c'est de s'orienter vers les personnes les plus dépendantes, isolées. Mais c'est aussi beaucoup plus difficile.

Un centre de bénévolat avec le Centre Communal Socioculturel va être créé sur Héricourt à destination de différents publics et notamment des personnes âgées.



Des femmes (participantes au PACEUREKA) se sont regroupées puis montées en association autour d'ateliers-découverte sur le patrimoine d'Héricourt et la requalification des anciens sites industriels.

Le CCAS a aussi un rôle d'écrivain public et propose des permanences autour de 14 associations (FC Alzheimer, caisse de retraite, etc.). Il reçoit environ 1 000 personnes par an.

Il faut redonner de l'autonomie aux personnes âgées et il est peut-être nécessaire de prendre en compte les seniors dans le mouvement sportif.

Catégorie des personnes âgées

Les départs en « maison de retraite » se font autour de 80 ans actuellement, alors qu'avant c'était plutôt vers 60 ou 65 ans.

Il n'y a pas forcément plus d'investissement des retraités dans les associations après l'arrêt de l'activité, mais les habitudes déjà acquises sont poursuivies.

On peut définir une catégorie allant de 60 à 70-75 ans puis une dépendance vers 80 ans. Mais ce seuil de dépendance a de plus en plus tendance à se reporter.

Hervé BOUCHE et René HANSER, Association des Retraités Peugeot, 28 novembre 2007

L'association des retraités existe depuis 1971. On dénombre 4 800 adhérents, dont 1 114 femmes (données par âge et localisations existantes) et environ 5 500 participations par an.

Une enquête a été réalisée en 2006 auprès des adhérents sur l'intérêt porté sur les transports en commun mais seulement 360 réponses ont été retournées.

Les objectifs de l'association portent entre autres sur la défense des intérêts, l'intervention en tant qu'acteurs locaux, etc. Mais il est de plus en plus difficile de trouver des gens qui s'affilient à l'association.

Retraités et mobilité

Les adhérents ont presque tous un véhicule. L'association propose des actions de prévention 'avec la Sécurité routière...). Mais la difficulté repose surtout sur le deuil de la voiture, qui procure un réel traumatisme. Il faudrait pouvoir mettre en place un "check-up" sur la possibilité de conduire.

La voiture est le moyen de transport le plus pratique pour se déplacer, mais c'est aussi un moyen de se reconnaître une aptitude. La difficulté est ne pas entraver le sentiment de liberté qui y est associé.

Le retour en centre-ville (mobilité résidentielle) n'est pas répandu. Même s'il est envisagé, se pose le problème du « quand ? », et finalement il est souvent trop tard (c'est plutôt le moment d'aller en « établissement »).

Finalement, on peut considérer que les retraités sont à 95 % sédentaires, et donc gardent de nombreuses habitudes, y compris dans la façon de se déplacer.

L'accessibilité à l'espace central (gare, hôpital) et la problématique des réseaux de transports semblent importantes pour les retraités. Le TAD semble être une alternative mieux adaptée pour les retraités de par le porte à porte et le fait qu'il n'y ait pas ce sentiment de promiscuité comme dans les bus.

Les réponses alternatives à la voiture chez les personnes âgées semblent être pertinentes pour : les personnes non motorisées, pour des déplacements spécifiques, pour assurer une transition et anticiper le deuil de la voiture.

Christine LEBOCQ, service «politique de la ville», CAPM, 28 novembre 2007

La politique de la CAPM à destination des personnes âgées se fait à travers deux entrées : l'habitat et la mémoire. En matière d'habitat, la CAPM a une délégation de compétences de l'Etat pour les agréments des EHPAD et participe également à la politique de réhabilitation du parc privé par le biais de l'OPAH (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat). Ce programme est un levier important de maintien à domicile des personnes âgées par le biais de financements de travaux d'accessibilité.

Fin 2008 devrait se mettre en place une plateforme de mise en réseau des services à la personne (travail réalisé avec l'ADU).

L'Institut des Métiers de la Ville a mis en place un travail sur les « travaux mémoriels » (mémoire de la vie, travaux d'écritures, etc.) restitués sous forme de pièces de théâtre, de livres, en collaboration avec « Terrains cultivés ». Ces travaux permettent aussi d'identifier les besoins actuels du territoire (documents disponibles).

La problématique des revenus des personnes âgées par rapport au logement est intéressante. Tout comme celle du maillage du territoire et des équipements (notamment bibliothèques). Se pose également la question de marier les politiques (personnes âgées, petite enfance, TIC) qui permettrait de mutualiser les moyens et consolider le lien social.

François DUPONT, Conseiller général du Territoire de Belfort, 23 janvier 2008

Le transport à la demande (TAD)

Le TAD expérimenté dans la CC du Pays-Sous-Vosgien est peu utilisé sans doute car il y a peu d'informations ou que celle-ci n'est pas très claire. Il faut sans doute aller vers de l'information nominative, car la demande existe. Il faudrait peut-être travailler avec les associations, les médecins, les communes pour communiquer sur l'offre. Il pourrait également être envisagé que les aides familiales accompagnent les personnes âgées en TAD (plutôt que dans leurs propres véhicules). Se pose donc également la problématique de l'organisation du travail des aide-ménagères qui pourrait également être axé sur l'accompagnement.

La réponse pourrait porter dans un premier temps sur les déplacements à l'intérieur du canton (voire à l'intérieur du village), car les déplacements des personnes âgées sont surtout pour les motifs santé et achats. Actuellement, se pose le problème du changement pour se rendre à Belfort. Il serait souhaitable d'aller vers du porte-à-porte ou du moins assurer une desserte jusqu'à Belfort, l'hôpital...

Si dans l'avenir, les personnes restent de plus en plus à domicile et sont de plus en plus dépendantes, vont-elles pour autant utiliser le TAD pour se déplacer ?

Une réponse aux besoins de déplacements à travers l'habitat

L'offre suscite les besoins. Les besoins à venir sont sans doute le transport et le déplacement des personnes âgées vers des manifestations intergénérationnelles. Il faudrait prévoir pour les sorties culturelles (théâtre, cinéma) des séances pendant la journée, car ce n'est pas toujours possible pour les personnes âgées de se déplacer le soir.

Cette mixité intergénérationnelle doit aussi se retrouver dans l'offre de logement : des logements adaptés dans un immeuble composé de plusieurs logements, avec le côté sécuritaire d'un gardien et une salle commune pour la convivialité.

Cette offre de logement pourrait répondre au parcours résidentiel : à domicile avec leurs familles, plutôt en MARPA (Maisons d'Accueil Rural pour Personnes Agées) lorsqu'elles sont seules puis en maison de retraite. Si les personnes âgées avaient la possibilité d'avoir un logement adapté à proximité de leur domicile (village ou canton), elles privilégieraient cette solution à la MARPA.

D'un point de vue sociologique, la famille est moins présente et il y a de moins en moins d'accueil des personnes âgées au sein de la famille.

Se pose également le problème des services et commerces de moins en moins présents et donc de l'incitation aux commerces ambulants. Le rôle du politique est important dans la mise en place de ce type de services mais aussi de logements.

Dans le Nord du canton de Rougemont-le-Château, la périurbanisation date d'une dizaine d'années et la moitié de cette nouvelle population est composée d'Alsaciens. A la retraite, seront-ils encore là ? Y aura-t-il un phénomène d'enracinement comme chez les personnes âgées actuelles ? On peut donc supposer que le phénomène de retour en ville ou le départ vers d'autres territoires seront plus le fait des générations à venir.



Guillaume GUTHLEBEN, Directeur de la Confédération de Gérontologie du Territoire de Belfort, 23 janvier 2008

La Confédération a plusieurs missions :

- · observatoire.
- · mise en lien d'acteurs et dynamique de réseau (plateforme),
- proposition d'outils de travail (conventions) et expérimentations de services (par exemple, service de soutien psychologique à domicile).

Le champ d'action de la Confédération correspond au Territoire de Belfort. Des rapprochements ont été lancés en 2001 vers les autres Conseils Généraux (Doubs et Haute-Saône). Par ailleurs, une structure de Coordination de Gérontologie est mise en place sur Montbéliard depuis 2007.

La politique des Conseils généraux

Le choix de la plupart des départements français a porté sur le maintien à domicile des personnes âgées, pour des raisons surtout financières et le développement de nouveaux métiers. Le problème de la mobilité est alors en partie traité, puisque ce ne sont pas les personnes âgées qui se déplacent mais les services qui se déplacent vers et chez les personnes âgées.

La problématique de la mobilité

Il est important de prendre en compte la question générationnelle et des cohortes avec l'arrivée des « baby-boomers ». En effet, jusqu'alors, les personnes de plus de 80 ans n'avaient pas connu beaucoup de mobilité et le renoncement était donc plus facile.

Il existe actuellement en France, une méfiance collective sur la conduite automobile des personnes âgées qui donne lieu à des points positifs (stages de conduite, etc.) mais il n'existe pas de comparabilité avec d'autres populations. Les intuitions engendrent donc des actions pas toujours suivies (c'est le cas du TAD du Pays Sous-vosgien qui fait suite à une étude de la confédération -> faible taux de réponses).

Il existe deux logiques face à la fin de l'usage de l'automobile : soit des services à domicile, soit la substitution du mode de déplacement par des services de transport ou une aide informelle. Une étude sociologique fait toutefois ressortir les fortes réticences des générations actuelles à demander de l'aide informelle. Elles préfèrent plutôt se tourner vers un service « consumériste » quitte à moins se déplacer.

Les tendances du TAD

On rencontre deux types de problèmes dans les TAD :

- le portage du service, notamment par rapport aux différents problèmes rencontrés et le besoin d'être accompagné par la présence de personnes compétentes sur le handicap et le vieillissement (en 2005, la Confédération avait pris contact avec les communautés de communes sur cette problématique).
- le travail sur le profil des conducteurs et professionnels ; le profil des professionnels peut induire de la mixité en étant capable de répondre aux besoins des différents publics (un travail de ce type a déjà été réalisé auprès des gardiens de Territoire Habitat).

Les transports en commun

Il serait intéressant de combiner l'approche sur les déplacements avec les besoins en services et biens. Par exemple, pourquoi se déplace-t-on vers tel ou tel centre commercial? Parce qu'il n'y a pas de tels produits dans la commune. L'usage des bus des plus de 70 ans est plus lié à la cohorte qu'à un phénomène de classe d'âge. Les plus de 60 ans (et moins de 70-80 ans) correspondent à l'« âge d'or» (retraite et revenus plus importants donc usage de la voiture).

La problématique des personnes désorientées

Avec la vieillesse intervient parfois une forme de désorientation spatio-temporelle des individus si bien que cette population est tributaire d'un accompagnement. On estime que 4 % de la population nationale en est affecté, soit environ 2 200 individus sur le Territoire de Belfort, mais cela est très difficile à chiffrer. Il existe des besoins de services spécifiques (notamment par rapport à l'hôpital de Gérontologie (Bavilliers) et l'accueil de jour). S'il est possible de mettre en place des services pour la desserte de ces lieux, qu'en est-il des autres déplacements (loisirs, etc.) ?

Les rythmes de vie

La question des rythmes de vie semble importante, notamment sur les moments où les personnes âgées prennent le bus. En effet, elles ne veulent pas prendre le bus seules. Il peut donc se créer des « conflits » générationnels lorsqu'elles prennent le bus aux heures de pointe.

Par ailleurs, il y a une réduction des déplacements sur les tranches horaires où existent un sentiment d'insécurité (soirée et nuit) qui impactent donc les loisirs notamment. Les transports en commun ne peuvent toutefois pas apporter une réponse spécifique (adaptation des horaires des manifestations), mais bien aider à compenser les problèmes rencontrés, avec une aide au transport par exemple, et ainsi favoriser la mixité intergénérationnelle des publics. Ainsi, sont menées des expériences au Québec, à Nantes ou encore à Angers, où les jeunes retraités font le lien avec les personnes les plus empêchée

L'apport de la domotique

La domotique va se développer notamment avec les lobbies de la pharmacie et de la téléphonie. Des expériences sont déjà menées, comme à Grenoble, avec l'expérimentation de services médicaux à distance (soutenue par la Fondation Caisse d'Epargne).

Les Caisses de retraite anticipent également ce phénomène avec le développement de plateformes téléphoniques (plateforme nationale « France Domicile », etc.).

Il est nécessaire pour répondre à la question du vieillissement de la population et de son incidence sur la mobilité, d'avoir une approche pluridisciplinaire, qui regroupe des connaissances sur les personnes âgées, sur la mobilité, sur les loisirs-commerces-services...

Marie Madeleine BOUHELIER, Directrice de l'Institut Régional du Vieillissement, 20 février 2008

Présentation de l'IRV

La structure associative, créée en 2002, se compose de deux personnes. Elle travaille en partenariat avec des professionnels, des chercheurs et des décideurs. Elle joue le rôle de plateforme de réflexion. Lieu d'échanges, de réflexion, d'expertise et de conseils, l'IRV contribue au rapprochement de ces différents acteurs dans le but d'une meilleure prise en compte du processus de vieillissement et de ses conséquences pour l'ensemble de la société. L'IRV souhaite contribuer à un décloisonnement des approches, inciter l'ensemble des partenaires à développer une réflexion et une action en commun et permettre la circulation d'informations sur des expériences dans le domaine du vieillissement.

Champs d'intervention

La documentation : collecter et diffuser l'information et la documentation au niveau régional. La formation : observer l'évolution des métiers, contribuer au repérage des besoins de formation, évaluer la qualité des dispositifs de formation et contribuer au montage des formations. Les études et la recherche : inciter et soutenir les études et la recherche dans une démarche pluridisciplinaire.

La mobilité

L'IRV a édité un répertoire d'informations sur les différents réseaux de transports. Il a également expérimenté des solutions de mutualisation des déplacements pour les accompagnements aux centres de jour. Il participe également aux côtés de l'association AGIR (Association générale des intervenants retraités) à l'élaboration d'un guide pédagogique pour l'accompagnement à la conduite. Les messages positifs de santé et environnementaux développés pour l'utilisation des modes alternatifs peuvent provoquer un report modal vers ces modes d'autant plus que les personnes âgées ont de plus en plus la culture du déplacement et du « bouger pour rester en forme ». Les réponses peuvent être multiples en terme de mobilité mais le socle est le même et doit être le lien social.

Evolution des personnes âgées

Les TIC pourront servir au maintien à domicile des personnes âgées à condition qu'elles ne se substituent pas au lien social. Les nouvelles générations de personnes âgées de par leur accès à l'économie des commerces et des services, sont moins dans le sacrifice et plus exigeantes sur la diversité des services et leur qualité. Ils sont acteurs de leurs choix jusqu'au bout et ne veulent plus être une catégorie à part dans la société et veulent des commerces et services spécifiques mais qui s'adressent également à l'ensemble de la population.



L'enquête ménages déplacements a été réalisée avec le concours financier de l'Etat et du Feder







Syndicat mixte de l'Aire urbaine

10 rue Frédéric Japy LE QUASAR 2 - 25200 Montbéliard Tél. 03 81 91 32 41 - Fax 03 81 91 24 76

E-mail: fteguia@pays-aireurbaine.com web: www.pays-aireurbaine.com

Avec l'appui technique de :



Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard

8, avenue des Alliés - BP 98407 - 25208 Montbéliard Cedex Tél. 03 81 31 86 00 - Fax 03 81 31 86 19

E-mail : contact@adu-montbeliard.fr web : www.adu-montbeliard.fr



Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort

Centre d'Affaires des 4 As - BP 107 - 90002 Belfort cedex

Tél. 03 84 46 51 51 - Fax 03 84 46 51 50

E-mail: autb@autb.asso.fr web: www.autb.asso.fr



Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Territoire de Belfort

Place de la Révolution française - BP 605

90020 Belfort cedex Tél.: 03 84 58 86 00 Fax: 03 84 58 86 99

E-mail: ddea-90@equipement.gouv.fr

Directeur de la publication :

Yves Ackermann,

Président du Syndicat mixte de l'Aire urbaine

Rédacteurs en chef:

Foudil Téguia (SMAU) Marc Trinqué (ADU) Bruno Vidalie (AUTB)

Comité de rédaction :

Neige Bégel (SMAU) Johan Thiénard (SMAU) Grégory Delattre (ADU) Charline Coutherut (AUTB)

Cartographie

Robert Capato (ADU) Olivier Rovelas (ADU) Boris Loichot (AUTB)

Traitement de la base de données

Caroline Spatola (ADU)

Crédits photos

ADU, SMAU

Mise en page Christine Maffli (ADU)

Dépôt légal : à parution



Contact : Foudil TÉGUIA Tél. (33) 03 81 91 32 41 - Fax (33) 03 81 91 24 76 fteguia@pays-aireurbaine.com





















une ambition partagée au service d'un territoire d'excellence

www.pays-aireurbaine.com