



MOBILITÉ DES SENIORS

ON EN PARLE ET ON AGIT ENSEMBLE



**FRANCE
SILVER ÉCO**
ANIMATEUR DE LA FILIÈRE SILVER ÉCONOMIE



UTPF

Union des
Transports
Publics et
Ferroviaires

SOM- MAIRE

3	PRÉFACE	Tribune de Thierry Mallet, Louis Nègre et Luc Broussy
5	INTRODUCTION	La mobilité des seniors, un enjeu national incontournable
8	01 ÉTAT DES LIEUX	
9		1. Les pratiques de mobilité des seniors
10		2. Des fragilités à prendre en compte
11		3. Des seniors pas si « déconnectés » ?
		4. Vers la transition des imaginaires ?
12	02 LES BONNES PRATIQUES À ACTIONNER	
13		1. Exploiter un réseau « ami » des seniors
15		2. Penser un espace public favorable aux plus fragiles
19		3. Imaginer des solutions et des services adaptés
24		4. Mettre en place des initiatives locales solidaires

TRIBUNE DE THIERRY MALLET, LOUIS NÈGRE ET LUC BROUSSY



« L'UTPF, le GART et FSE, une alliance essentielle pour penser la mobilité des seniors de demain. »

Corédigé par L'Union des Transports Publics et Ferroviaires, le GART et France Silver Éco, ce guide vise à mettre en lumière les principaux enjeux à venir concernant la mobilité des seniors, en toute autonomie. Ce travail s'inscrit dans un contexte démographique et territorial en profonde mutation, qui appelle une mobilisation forte des différentes parties prenantes.

Le mandat municipal 2026–2032 sera marqué par un basculement générationnel majeur : les générations du baby-boom entrent massivement dans la catégorie des seniors, modifiant en profondeur les besoins et les usages en matière de mobilité.

Adapter les territoires au vieillissement nécessite une approche globale et coordonnée, associant l'ensemble des collectivités territoriales. Les conseils départementaux, à travers leurs compétences sociales, interviennent sur des volets structurants tels que l'aide financière, le soutien à la perte d'autonomie et la coordination des politiques de l'âge. Les communes et intercommunalités coordonnent les centres d'action sociale, jouant un rôle de proximité essentiel dans l'information, l'accompagnement et la lutte contre l'isolement, soutiennent le tissu associatif local et sont par exemple en charge des questions de voirie, qui doit être nécessairement pensée pour les déplacements de publics fragiles. Enfin, n'oublions pas les conseils régionaux, chefs de file de la politique de mobilité ou encore les métropoles disposant d'un certain nombre des compétences évoquées précédemment.

Ce mandat sera également traversé par plusieurs grandes transitions, qui vont tendre à redéfinir les conditions d'accès à la mobilité pour les seniors :

ENJEU N°1 : UNE TRANSITION DÉMOGRAPHIQUE INÉLUCTABLE

Le thème des générations a été privilégié par l'UTPF pour l'Observatoire des Mobilités 2024. En effet, le vieillissement de la population, et donc la multiplication des besoins spécifiques en termes de mobilité est inéluctable. En 50 ans, le nombre de seniors a doublé. Aujourd'hui, les seniors représentent 22% de la population française. En 2050, ce sera 27%. Une hausse

de 58% du nombre de personnes de 75 ans ou plus est prévue pour 2060, selon l'INSEE. Des concitoyens qui auront toujours envie d'avoir une vie sociale, et qui ne voudront pas renoncer à la mobilité.

Cela oblige l'ensemble de la société à anticiper, et à s'adapter à cette évolution de la démographie et aux besoins actuels et à venir des seniors en termes de mobilité et aux fragilités liées à l'avancée en âge.

ENJEU N°2 : TRANSITION NUMÉRIQUE, INTELLIGENCE ARTIFICIELLE..., UN ÉQUILIBRE À TROUVER ENTRE TECHNOLOGIE ET RÔLE DE L'HUMAIN

Le monde devient de plus en plus connecté, avec une place croissante accordée à la technologie dans les services de mobilité. Pour les seniors, cela peut représenter une source de confusion et d'exclusion, notamment si les interfaces numériques remplacent les interactions humaines. L'enjeu est donc de maintenir une accessibilité universelle, en combinant outils numériques et dispositifs humains, pour ne pas creuser les inégalités d'accès.

ENJEU N°3 : GARANTIR UNE JUSTE TRANSITION SOCIALE EN MAINTENANT L'ÉQUITÉ ET L'ÉQUILIBRE TERRITORIAL

Le risque d'isolement social est accentué par une métropolisation croissante, qui tend à concentrer les services et les infrastructures dans les grandes aires urbaines, au détriment des territoires peu denses et ruraux. Or, une part importante des seniors réside dans ces zones, où les solutions de mobilité sont souvent limitées, entraînant une dépendance importante à la voiture individuelle. Il est donc crucial de repenser l'aménagement du territoire et de garantir une équité d'accès à la mobilité, quel que soit le lieu de résidence sous couvert d'accroître le risque de fracture territoriale dessinant une France à deux vitesses. Une mobilité adaptée aux seniors pourra constituer, demain, un facteur d'attractivité pour les territoires.

ENJEU N°4 : TROUVER ET MOBILISER LES RESSOURCES NÉCESSAIRES AU RISQUE D'ACCROÎTRE LES INÉGALITÉS ET RAVIVER LES TENSIONS SOCIALES

Les collectivités locales font face à une raréfaction des ressources financières criante, dans un contexte de dette publique élevée et de contraintes budgétaires accrues. Cette situation limite leur capacité à investir dans des solutions innovantes

ou à maintenir des services de proximité. Il devient donc indispensable de prioriser les investissements, de mutualiser les ressources et de développer des modèles économiques soutenables pour accompagner les transitions.

ENJEU N°5 : FAIRE FACE À L'INÉVITABLE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Il s'agit tout d'abord de protéger les publics seniors, souvent plus vulnérables, des conséquences du changement climatique, en garantissant par exemple des températures acceptables dans les espaces d'attente, les gares ou encore dans le matériel roulant. Il s'agit également de faire évoluer les usages, en favorisant le report modal de la voiture individuelle vers les transports publics, au bénéfice de l'environnement et du budget des usagers.

Ainsi, nous avons souhaité, au travers de ce guide, sensibiliser davantage les différentes parties prenantes (élus et agents de collectivités, opérateurs et indirectement, les usagers eux-mêmes) à ces divers enjeux et promouvoir les bonnes pratiques d'ores et déjà mises en œuvre par les territoires et leurs opérateurs.

À l'heure de la nécessaire adaptation de la société, reprendre ou s'inspirer d'une idée ayant fait ses preuves sur un autre territoire peut permettre un gain de temps et de moyens non négligeable dans le contexte que nous connaissons. Ce guide vous apportera un éclairage sur de bonnes pratiques à essayer ou dupliquer, au service d'un meilleur accès à la mobilité, pour tous. ■

INTRODUCTION

LA MOBILITÉ DES SENIORS, UN ENJEU NATIONAL INCONTOURNABLE

La transition démographique est un fait irrémédiable, global mais également prévisible. Les prévisions doivent nous permettre de l'anticiper, de manière coordonnée, avec l'ensemble des parties prenantes, notamment en matière de mobilité. Cette thématique fait partie des préoccupations de l'UTPF, du GART et de France Silver Éco depuis de nombreuses années, point de départ de la rédaction de ce guide.

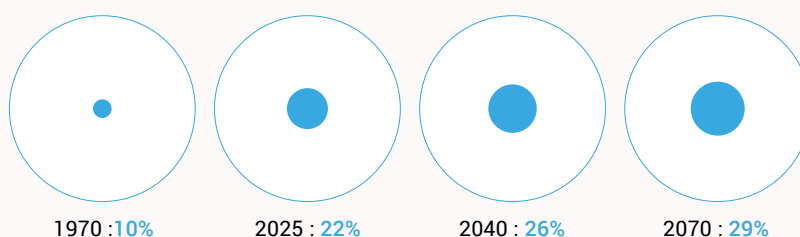
PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES

Tout d'abord, la population française vieillit de manière « structurelle ». Selon l'INSEE, les 65 ans ou plus, qui représentent 22% de la population en 2025 (15 M), représenteront 26% de la population en 2040 et 29% en 2070 (20M). Sur la même période les 75 ans ou plus passeront de 7,4M (11%) à 12,1M (18%).

Ensuite, nous traversons une décennie (2020-2030) marquée par l'augmentation du nombre de personnes âgées de 75 à 84 ans. Cette catégorie va passer, dans la période, de 4 à 6 millions de personnes. Si cette tranche d'âge n'est pas, dans la plupart des cas, synonyme de dépendance, elle représente le temps de l'apparition des fragilités, parfois invisibles (audition, vue, maladies chroniques...) et de décisions

importantes (lieu de vie, mobilité...) permettant d'anticiper, voire de décaler, l'enclenchement d'un processus de dépendance.

Enfin, le vieillissement qui ne va pas concerner tous les territoires dans les mêmes proportions. Tout d'abord parce que l'on ne vieillit pas de la même manière dans le centre-bourg d'une petite ville qu'au cœur d'une grande métropole, notamment en termes de distance par exemple pour l'accès aux services. Ensuite, parce que des dynamiques s'installent, entre des territoires attractifs et d'autres qui le sont moins. Pour celles et ceux qui auront la capacité financière, la qualité de vie et l'évolution climatique contribueront à rendre certains territoires plus attractifs que d'autres.



Pourcentage de la population de plus de 65 ans en France (INSEE, 2025)

LIMITES DU MODÈLE ACTUEL

Les questions de qualité et de coût du modèle de prise en charge de la perte d'autonomie, prennent une ampleur stratégique. Notre modèle atteint ses limites. Basé sur une approche principalement curative et médico-sociale, il cumule les désavantages : coût trop élevé, et qui ne va cesser de croître avec l'arrivée dans le grand-âge de la génération des baby-boomers et trop faible recours à la prévention, notamment en termes d'activité physique adaptée, pourtant au cœur de la mécanique d'augmentation de l'espérance de vie en bonne santé.

Face au souhait majoritaire exprimé par les seniors de vieillir à domicile, des réponses sont apportées ou soutenues, notamment en termes d'adaptation des logements, de services à la personne ou de mobilité inversée. Néanmoins, ce virage domiciliaire ne pourra être totalement abouti que s'il est adossé à une politique de mobilité pertinente et adaptée, permettant un accès aux services et notamment à la santé ou plus simplement à du lien social.

ÉVOLUTION ANTHROPOLOGIQUE

Sans tomber dans la caricature, force est de constater que les enfants nés dans la période du « baby-boom » sont porteurs de paradigmes et de revendications depuis la sortie de leur enfance. Si cette génération souhaite, à juste titre, cultiver sa liberté notamment lorsqu'il s'agit de son lieu de vie, le plus longtemps possible, celle-ci a également été contemporaine de l'essor de la voiture individuelle, synonyme de liberté et de réussite sociale. Malheureusement, cet outil de liberté peut également être la cause d'une assignation à résidence quand certaines fragilités apparaissent et entravent la conduite.

LA MOBILITÉ COMME LEVIER DE MAINTIEN DE L'AUTONOMIE

Face à l'ensemble de ces défis, l'accès à la mobilité notamment à travers des transports publics constitue une réponse crédible et adaptée à la transition démographique et aux spécificités territoriales.

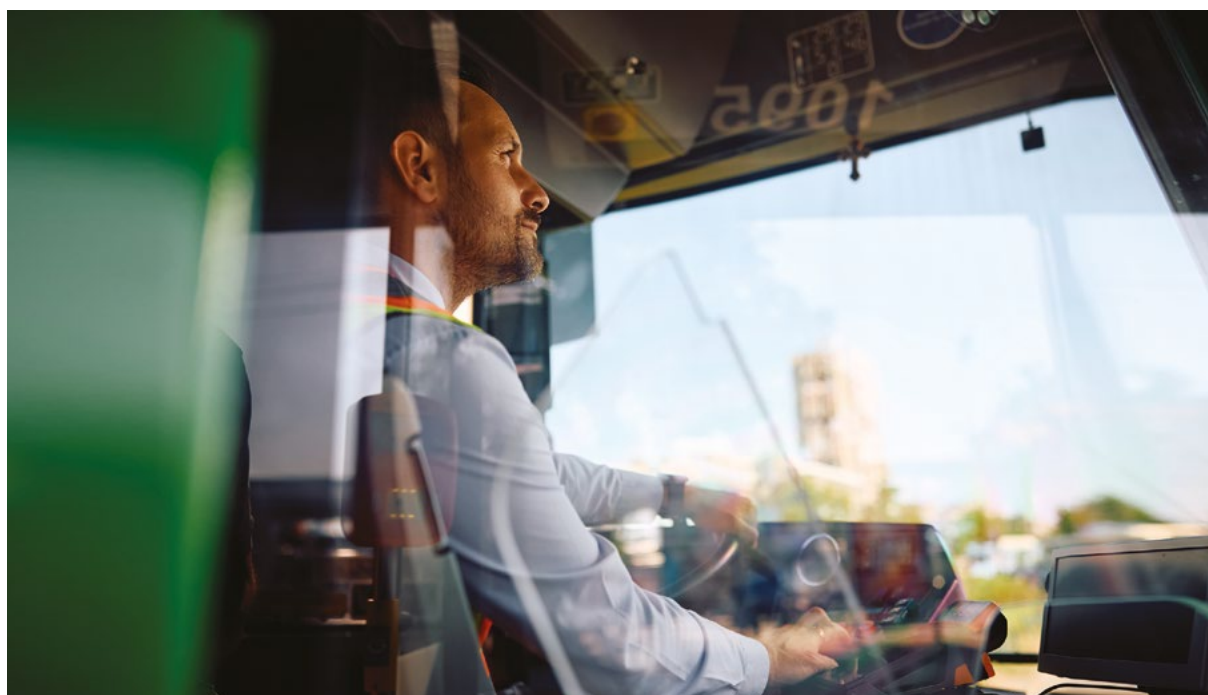
Les solutions de transports publics doivent tout d'abord constituer une alternative à la voiture individuelle, à la condition de prendre en compte les fragilités des publics seniors et d'accompagner ces publics à leur usage, avant que celles-ci n'empêchent l'utilisation de la voiture.

Se déplacer, notamment grâce aux transports publics, doit permettre de garantir un accès aux services et notamment à la santé, en apportant une réponse aux déserts médicaux. Il s'agit plus globalement de lutter contre l'isolement et de garantir le lien social. La mobilité dépasse le simple enjeu du déplacement, il s'agit de se projeter sur un territoire, d'avoir des perspectives, peu importe son âge, ses fragilités ou son lieu de vie.

Enfin, développer l'usage des transports publics à destination des seniors s'accompagne du développement de la marche à pied et des mobilités actives dans une logique d'intermodalité, dont les effets sur l'espérance de vie en bonne santé sont aujourd'hui démontrés.

Les transports publics constituent donc une réponse aux transitions écologiques et démographiques, à la condition de proposer des solutions adaptées aux publics et aux territoires et d'accompagner les publics vers celles-ci.

Source des données : *La mobilité à travers les générations*, UTPF-Ifop, juin 2024



ÉTAT DES LIEUX

01

1. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES SENIORS

Concernant les publics dit « seniors », nous distinguerons deux catégories : les « baby-boomers » âgés de 60 à 77 ans et la génération dite « silencieuse » âgée de 78 ans et plus.

Selon le sondage UTPF-IFOP de juin 2024, quand il s'agit de se déplacer, les publics seniors dans leur globalité pratiquent majoritairement (plus des trois quarts des répondants) les mobilités actives, et notamment la marche à pied, suivies de près par la voiture individuelle. Malgré le passage à la retraite, une majorité de répondants (75% des 60-77 ans et 68% des plus de 78 ans) l'utilisent régulièrement. Ce chiffre cache des subtilités territoriales et donc d'offre de mobilité. Si 84% des baby-boomers utilisent régulièrement leur voiture dans des collectivités comprises en 20 000 et 200 000 habitants, ce chiffre tombe à 60% sur l'aire urbaine de Paris.

En revanche, les transports en commun constituent une réserve de report modale importante pour les seniors. En effet, environ une personne

sur deux les utilise régulièrement (49% des baby-boomers et 54% de la génération silencieuse), chiffre supérieur aux générations actives mais bien inférieur aux 15-27 ans (70%). Là encore, on observe une corrélation entre usages et territoires. Si seulement 13% de la génération silencieuse utilise les transports en commun dans les collectivités comprises entre 20 000 et 200 000 habitants, ce chiffre est bien supérieur dans les territoires urbains (60% pour les collectivités comprises entre 200 000 et 2 millions d'habitants et même 68% pour l'aire urbaine de Paris).

Enfin, si les seniors marchent, l'intermodalité reste peu pratiquée par ces publics (entre 16 et 17% des seniors interrogés). Il est à noter que les proportions restent faibles pour l'ensemble de la population.



2. DES FRAGILITÉS À PRENDRE EN COMPTE

Une approche inclusive de la mobilité passe par une bonne compréhension des fragilités des publics, afin de les intégrer à la réflexion autour de la conception de solutions adaptées. Nous pouvons distinguer plusieurs catégories de fragilités :

Fragilités psychologiques ou cognitives :

il s'agit la plupart du temps de fragilités « invisibles » liées à l'appréhension, la peur ou la méconnaissance des solutions. On observe que 60% des seniors craignent par exemple d'être bousculés. 24% des baby-boomers et 38% des plus de 78 ans ne se sentent pas totalement autonomes dans les transports.

Fragilités matérielles et/ou financières :

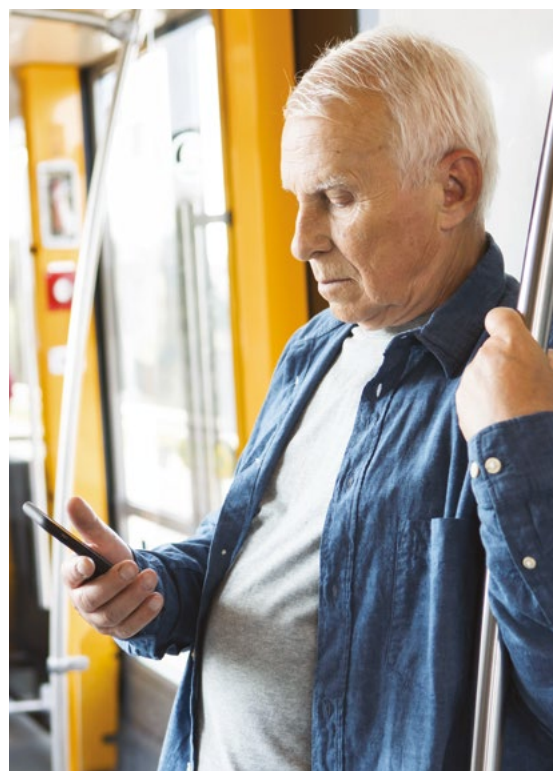
il s'agit d'une absence de solution accessible, notamment liée au lieu de vie mais également d'une incapacité à financer le déplacement, quel qu'il soit. Nous l'avons vu tout à l'heure, la typologie de territoire influence grandement les pratiques de mobilité. Enfin, si les seniors sont en moyenne moins concernés par les enjeux de pouvoir d'achat que les autres catégories de la population, 21% des baby-boomers déclarent que les tarifs des transports publics représentent un frein à leur usage (13% eu sein de la génération « silencieuse »).

Fragilités physiques :

il s'agit des fragilités les mieux prises en compte, notamment à travers les politiques d'accessibilité. Au-delà de la situation de handicap, les seniors sont 60% à déclarer que le manque de stabilité constitue un frein à leur autonomie dans les transports, 41% des baby-boomers affirment être rapidement essoufflés ou épuisés en les utilisant.

3. DES SENIORS PAS SI « DÉCONNECTÉS » ?

Si les fragilités liées à l'exclusion numérique restent des freins significatifs à l'usage des transports en commun, les usages tendent à évoluer, illustrant une appropriation du numérique de plus en plus importante. La dématérialisation est perçue comme « complexe à maîtriser » pour 42% des baby-boomers (chiffre assez proche des générations « actives ») et atteint 52% des plus de 78 ans. Concernant le recours à l'information digitale, quand 77% des 15-27 ans considèrent que c'est une « bonne solution », 58% des baby-boomers et 49% des 78 ans et plus partagent cette opinion, ce qui n'est pas négligeable. Ces chiffres nous indiquent que si l'appropriation des outils numérique tend à s'accroître, une partie de la population, dépassant les seniors, reste exclue pour différentes raisons (maîtrise de l'outil, possession d'un support, couverture). La dématérialisation doit venir avec de la formation, de l'accompagnement et de la présence humaine pour une partie de la population exclue mais qui tend à se réduire au fil des générations.



4. VERS LA TRANSITION DES IMAGINAIRES ?

Il est nécessaire de travailler sur les imaginaires, notamment associés à la voiture individuelle. Si les seniors sont moins exigeants quant à la durée des trajets, du fait d'un arrêt de l'activité professionnelle, ils associent par exemple les transports en commun à l'idée d'insécurité quand la voiture reste associée au plaisir, à la liberté

et à l'évasion. Il s'agit de rendre ces solutions désirables et de le faire savoir à travers une communication et un accompagnement pertinent, à l'image de l'ensemble des bonnes pratiques qui vont être détaillées par la suite. ■



ZOOM SUR LE RÉSEAU DES VILLES AMIES DES ÂÎNÉS

Le réseau Francophone des Villes Amies des Âînés est affilié à l'Organisation Mondiale de la Santé. Il accompagne les collectivités dans leur adaptation à la transition démographique, et met à disposition de nombreuses ressources et pratiques inspirantes disséminées sur les territoires. De nombreuses villes prises en exemple dans ce guide sont par ailleurs membre de ce réseau, et détentrices de labels « ami des âînés », en raison de leurs politiques exemplaires en faveur des seniors. Ces différents labels – allant de bronze à platine – sont des outils complémentaires destinés à toutes les collectivités – communes, intercommunalités, départements ou régions – adhérentes au Réseau Francophone des Villes Amies des Âînés. Inspiré du programme de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), ces labels ont été conçus à partir des expériences de terrain, des retours d'évaluation et d'une vaste consultation des retraités français. Ils valorisent les dynamiques locales innovantes, tout en apportant un cadre méthodologique solide pour accompagner les territoires dans l'élaboration de politiques publiques inclusives, transversales et durables. Ils garantissent une lecture claire des étapes à franchir, tout en favorisant l'amélioration continue des actions menées en faveur du vieillissement actif.

Source : www.villesamiesdesaines-rf.fr/label-villes-amies-des-aines/ »



**Réseau Francophone
des Villes
Amies des Âînés**

LES BONNES PRATIQUES À ACTIONNER

02

1. EXPLOITER UN RÉSEAU « AMI » DES SENIORS

FORMER LE PERSONNEL DES RÉSEAUX À L'ACCUEIL DU PUBLIC SENIOR

Dans le cadre de leur formation à la conduite, et plus largement au cours de leur parcours professionnel, il convient de sensibiliser les conducteurs et conductrices aux bonnes pratiques de conduite en présence de seniors au sein du véhicules, et plus largement, à s'adapter aux formes de fragilité que peut rencontrer la clientèle des transports publics. Cette formation intègre généralement deux aspects.

D'une part, les pratiques de conduite, qui intègrent le démarrage en douceur, la limitation des freinages brusques, et le fait d'adopter une conduite sans accro.

D'autre part, la relation avec la clientèle âgée, le renseignement et l'orientation.

Un personnel formé est une garantie de sûreté pour l'usager, et donc un impératif pour lever les craintes liées à l'usage du transport collectif.

À BORDEAUX

Au sein du réseau TBM à Bordeaux, la formation des conducteurs a intégré l'usage d'un exosquelette, reproduisant les effets du vieillissement sur la condition physique : des poids simulant la perte musculaire, des dispositifs simulant les raideurs articulaires ou encore un casque réduisant l'ouïe permettent de se mettre dans la peau d'une personne âgée rencontrant des vulnérabilités liées à l'âge. Au-delà de stimuler l'empathie, ce dispositif permet aux agents du réseau de prendre conscience des effets de leur conduite sur le confort de voyage des publics fragiles. Le même dispositif a été reproduit à destination de l'ensemble du personnel de Keolis Bordeaux Métropole Mobilités et même des usagers à l'occasion d'événements, afin d'éveiller l'attention et faciliter la compréhension entre usagers valides et non-valides. Le réseau de façon plus générale, certifié Cap'Handéo, a installé au fil des années une véritable culture de l'accessibilité en son sein, grâce à des formations et de la sensibilisation régulière de l'ensemble de son personnel.



SE REPÉRER ET S'INFORMER EN STATION

Il existe différentes façons d'aménager les stations et arrêts de transports collectifs afin de les adapter aux différentes problématiques liées à l'âge. Favoriser par exemple la validation à l'extérieur du véhicule, plutôt qu'au moment de l'embarquement pour éviter aux seniors de devoir le faire à l'intérieur, et ainsi limiter le risque de chuter au démarrage. Multiplier les annonces sonores claires et compréhensibles en station, ou encore travailler une information voyageur lisible et facile à comprendre.

Les outils numériques peuvent aussi occuper un rôle important : le suivi des véhicules (garanties d'horaires et de passage) en temps réel, à travers des logiciels de services, permettant de suivre et d'anticiper le temps d'approche du véhicule en station avec une précision GPS et un taux de rafraîchissement quasi instantané grâce à une géolocalisation en temps réel via smartphone ou boîtier embarqué.

Outre la capacité à assister l'exploitant ou l'autorité organisatrice sur la supervision de l'exploitation (tableau de bord partagé, statistiques avancées de ponctualité, fréquentation, temps de parcours...) ou encore sur l'aide à la conduite (application embarquée pour le conducteur pilotant tous les systèmes à bord : SIV, billettique, comptage...), ces logiciels sont conçus pour enrichir l'expérience des voyageurs en proposant une solution rapide à déployer et hautement interopérable avec les outils métiers existants. Pour les voyageurs, c'est la garantie d'un affichage des horaires, retards, déviations et annulations directement sur leur smartphone ou sur la plupart des calculateurs d'itinéraires et une réduction, de fait, massive des incertitudes de passage du bus.

Une enquête réalisée par un opérateur de service en juin 2025 sur un panel de 400 utilisateurs révèle que 81 % des répondants affirment que l'application les incite à utiliser davantage les transports en commun et que 91 % des retraités estiment que l'application les aide à mieux se déplacer.

Au-delà de ces innovations techniques, la présence en station est importante pour aiguiller les personnes âgées en recherche d'information, et pouvant présenter des problèmes cognitifs dans la compréhension des parcours.



À MARSEILLE

Le réseau RTM à Marseille a mis en place un programme de modernisation et mise en accessibilité du métro : « Renov'station ». À travers ce programme, la RTM améliore le confort en station et notamment pour les personnes fragiles : élargissement des voies de circulation, travail sur la lumière pour un confort visuel renforcé, renouvellement et développement des escaliers mécaniques... La station de la gare Saint-Charles rénovée en 2023, qui voit transiter 70 000 passagers quotidiens, a été mise en accessibilité PMR : les escaliers mécaniques ont pour l'occasion été intégralement rénovés et la station s'est équipée d'un escalier mécanique supplémentaire. Les équipements (écrans, mobiliers) ont été modernisés pour davantage de clarté et de confort dans le parcours. »

De plus, afin de s'adapter aux problématiques de malvoyances, tous les nouveaux écrans d'information déployés permettent la vocalisation de l'information grâce à la télécommande universelle.

Dans les bus, des annonces sonores externes annoncent la ligne et la direction. Dans le métro, des visiophones nouvelle génération ont été installés au niveau des portillons d'entrée. Ils permettent une mise en relation directe avec un agent à distance, pour toute question liée au déplacement, à la billettique ou à la sécurité, et ce dans 100% des stations.



Crédit : ©arep

ADAPTER LE MATÉRIEL ROULANT POUR LE CONFORT DE TOUS ET TOUTES

La mise en accessibilité du matériel roulant relève d'une exigence réglementaire, dans les différentes suites de la loi handicap de 2005 (tous les véhicules roulant en milieu urbain devaient être accessibles en 2021). Mais au-delà de l'accessibilité physique, de nombreuses dispositions dans les bus, rames et trains permettent le confort de tous et toutes – à fortiori des plus fragiles.

Dans les aménagements à bord des trains, cela passe notamment par le fait de penser le design

intérieur du véhicule pour davantage d'assise ou de barre de maintien, ou encore le travail sur la lumière au sein de la rame pour les personnes présentant un trouble de la vision. La présence de sanitaires utilisables, au sein des trains ou encore des cars interurbains, répond aussi à ces besoins. Dans la conception des véhicules, améliorer les amortisseurs des véhicules améliore le confort de tous et toutes et particulièrement des personnes âgées. Enfin, dans les actuels ou futurs véhicules autonomes, éviter autant que possible les freinages intempestifs.

2. PENSER UN ESPACE PUBLIC FAVORABLE AUX PLUS FRAGILES

TRAVAILLER SUR LES ESPACES D'ATTENTES

Tout usager des transports collectifs est avant tout un usager de l'espace public. Aussi, travailler à la qualité de ce dernier apparaît comme incontournable pour promouvoir l'usage des transports collectifs pour tous et toutes, et encore davantage pour les usagers présentant des fragilités.

Cela suppose un travail sur les espaces d'attente et de repos dans l'espace public, confortables pour celles et ceux dont la station debout est difficile. Au-delà de faciliter la prise des transports

collectifs, cet effort est utile à tous et toutes, car il facilite le repos lors d'un parcours piéton, permet de s'abriter en cas de pluie ou de forte chaleur. Ainsi, des espaces d'attente et de repos de qualité aux abords ou au sein des arrêts de transports collectifs sont partie prenante d'un cercle vertueux pour l'accessibilité de l'espace public. Toujours dans cet impératif, l'accès à des aménités (toilettes facilement accessibles, fontaines à eau) permet de réduire la charge mentale pour de nombreux publics, et notamment les personnes âgées, dans l'anticipation de leur déplacement.



À MONTPELLIER

La Métropole, accompagnée de son exploitant TAM et de la société Transdev en assistance technique, a expérimenté entre 2021 et 2024 la mise en place d'abri bus dits « bioclimatiques », robustes et adaptés aux effets du dérèglement climatique. Ces espaces d'attente, pensés de façon « biomimétique », c'est-à-dire inspirés des mécanismes de la nature, permettent une résistance à la chaleur des matériaux tout au long de la journée, en s'adaptant aussi aux variations de l'ensoleillement. Grâce à des études sur des matériaux dédiés, sur des effets d'ombrages et de rafraîchissement naturels, ces abris bus « bioclimatiques » ont permis un rafraîchissement optimal. L'expérimentation a donné lieu à un taux de satisfaction de 98% des usagers l'ayant testé. Un différentiel de 15 et 20 degrés entre la température des prototypes et celles d'un abri classique et/ou les zones environnantes au soleil ont été observés. La conception de ces arrêts en briques modulaires, complémentaires et adaptables aux différentes configurations de l'espace urbain, permettent de décliner ce dispositif de façon très souple. Ce type de dispositif peut, et notamment pour les publics fragiles, représenter une « pause » dans la ville et une incitation à l'usage des transports collectifs.



À PARIS



La RATP, dans le cadre de son plan d'adaptation au changement climatique, et en anticipation des JO de 2024, a déployé cette même année des fontaines à eau dans 90 stations de métro afin de permettre aux voyageurs de se désaltérer gratuitement. Les personnes âgées étant encore davantage fragilisées par les épisodes de canicules, cet accès facilité à de l'eau potable au sein des stations est un avantage incitatif fort à l'usage des transports collectifs, de pair avec le déploiement de la climatisation dans les rames.

PENSER LES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS AUX ABORDS ET ALENTOURS DES STATIONS, EN CONCERTATION AVEC LE PUBLIC CONCERNÉ

L'accessibilité de l'espace public et des traversées piétonnes sont des dimensions incontournables de l'attractivité des transports publics, intermodaux par définition avec la marche à pied. Certains aménagements de voirie, comme la mise en place de trottoirs larges, confortables et éclairés pour sécuriser le parcours vers la station de transports en commun, la correction des coupures de cheminement piétons, la sécurisation des traversées de la route sont autant d'éléments facilitant la bonne appropriation de l'espace public pour les publics fragiles en général.

La prise en compte de la mobilité des seniors doit davantage être orientée vers les abords d'arrêts de bus, tramway et bouches de métro, lieux d'intermodalité et de correspondances. Avec l'essor

récent des mobilités actives, les aménagements d'arrêts doivent dorénavant être adaptés tant pour faciliter l'arrêt du véhicule, pour sécuriser la montée et la descente des voyageurs, que pour garantir la continuité des circulations douces. Une attention particulière doit donc être apportée par les gestionnaires de voiries afin de limiter les conflits d'usages et garantir l'accessibilité, la fluidité et la sécurité de tous les usagers de l'espace public. Ceci peut induire de reconsidérer, à la baisse, la vitesse de circulation de l'ensemble des usagers mécanisés, aux abords des arrêts. Enfin, un manque d'assise piétonne ou même d'ombrages suffisants sont autant de risques de renoncement à l'usage des transports collectifs pour un public senior.

À METZ

La Ville de Metz développe depuis plusieurs années une politique volontariste en direction des personnes âgées, pilotée par le Centre Communal d'Action Sociale. Cette stratégie vise à adapter la ville au vieillissement de la population, tout en favorisant l'autonomie, la participation citoyenne et la qualité de vie des aînés. En 2022, cette démarche a été couronnée par l'obtention du label ville « AMI DES AÎNÉS » niveau Platine, la plus haute distinction décernée par le Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés. Ce label, valable six ans, récompense l'engagement de la collectivité à travers un plan d'action triennal (2023-2025), construit en concertation avec plus de 200 seniors et une trentaine de partenaires. Il comprend 25 objectifs déclinés en 67 actions concrètes, touchant à 9 thématiques dont l'habitat, la mobilité, la culture, la santé, la solidarité ou encore la transition écologique.

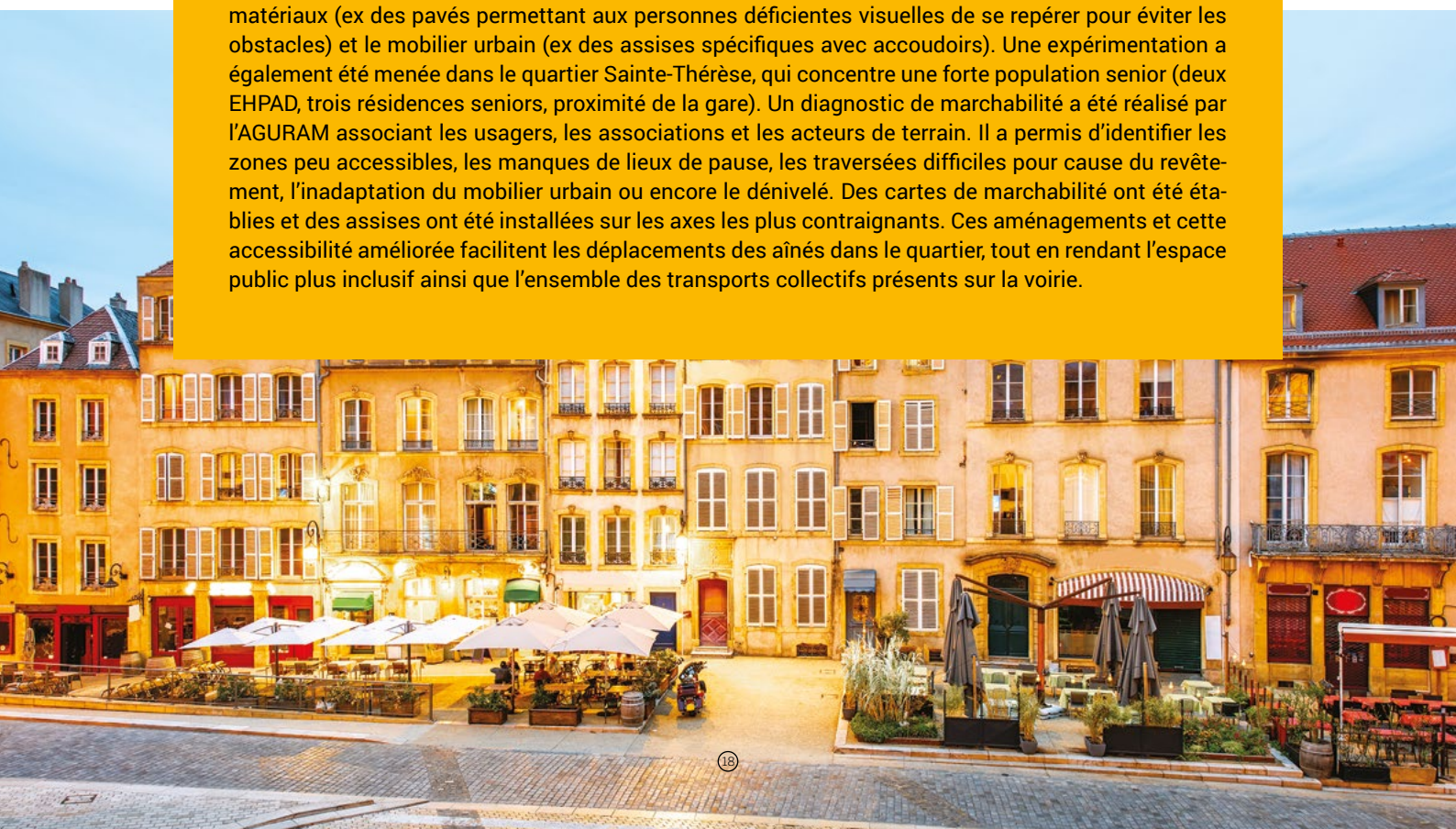


Communication @Ville de Metz

Le Conseil des seniors, composé de 55 membres représentatifs des quartiers messins, joue un rôle central dans la gouvernance de cette politique en garantissant une implication directe des aînés dans la définition, la mise en œuvre et l'évaluation des actions. Il participe également au COTECH et COPIL de la démarche du territoire.

Le plan d'action accorde une place importante à la mobilité des seniors, avec deux axes majeurs : renforcer l'usage des transports collectifs et lutter contre les incivilités et favoriser la sécurité et l'accessibilité des déplacements. Cela passe par l'accompagnement des seniors dans leurs déplacements, l'amélioration de la signalétique, l'organisation de balades urbaines et la mise en accessibilité des arrêts de bus (61% sont aujourd'hui accessibles). L'Eurométropole accompagne également cette dynamique au travers de la publication d'un guide sur les différents modes de déplacement soulignant la nécessité d'une cohabitation harmonieuse des modes et d'un meilleur partage de l'espace public.

À titre d'exemple Metz s'est engagé dans une réflexion urbaine sur la marchabilité, avec des projets concrets comme la «Serpentine» : une rue piétonne réaménagée avec un travail de concertation sur les matériaux (ex des pavés permettant aux personnes déficientes visuelles de se repérer pour éviter les obstacles) et le mobilier urbain (ex des assises spécifiques avec accoudoirs). Une expérimentation a également été menée dans le quartier Sainte-Thérèse, qui concentre une forte population senior (deux EHPAD, trois résidences seniors, proximité de la gare). Un diagnostic de marchabilité a été réalisé par l'AGURAM associant les usagers, les associations et les acteurs de terrain. Il a permis d'identifier les zones peu accessibles, les manques de lieux de pause, les traversées difficiles pour cause du revêtement, l'inadaptation du mobilier urbain ou encore le dénivelé. Des cartes de marchabilité ont été établies et des assises ont été installées sur les axes les plus contraignants. Ces aménagements et cette accessibilité améliorée facilitent les déplacements des aînés dans le quartier, tout en rendant l'espace public plus inclusif ainsi que l'ensemble des transports collectifs présents sur la voirie.



À NANTES

Parce que l'espace public est en constante mutation et que la métropole de Nantes y attache une réelle importance, cette dernière s'est dotée d'une " charte d'aménagement et de gestion de l'espace public ". Véritable référentiel commun, ce dernier est destiné à tous les acteurs intervenant sur le territoire métropolitain, et notamment les chefs de projets et équipes de maîtrise d'œuvre. Cette charte vise à renforcer l'identité de la métropole, tout en garantissant le confort, la sécurité, la convivialité et la tranquillité dans les usages quotidiens de l'espace public.

Elle repose sur une approche valorisant les spécificités et patrimoines locaux, le paysagement urbain et encourage la créativité des concepteurs en visant une cohérence globale des aménagements. Cette charte est pensée comme une boîte à outils, évoluant au fil des projets et des transformations sociétales et intègre notamment les orientations politiques et modes de faire, issus du Grand Débat de la Fabrique de la Ville mené en 2024.

Elle reprend la nécessaire prise en compte des principes du développement durable et l'adaptation au changement climatique à chaque étape de la conception et de la gestion des espaces publics.

Les contributions les plus récentes, sous forme de guides ou de fiches, ont porté entre autres sur le rafraîchissement des espaces publics, le développement d'une ville plus apaisée, les mobiliers urbains de repos et l'amélioration de la place des seniors dans l'espace public.

Concernant la mobilité des seniors, la charte accorde une attention particulière au mobilier urbain, et notamment aux bancs publics, considérés comme des éléments essentiels du confort et de la convivialité dans l'espace public. Elle vient de renforcer les règles d'implantation adaptées aux usages et aux contextes, afin de garantir une intégration harmonieuse dans le paysage urbain mais surtout une meilleure adéquation aux besoins de tous les usagers. En lien avec une ergonomie et les associations représentant les seniors, des règles très précises de confort, de hauteur d'assise, d'angle des dossiers, de présence d'accoudoirs ont été adoptées après évaluation.

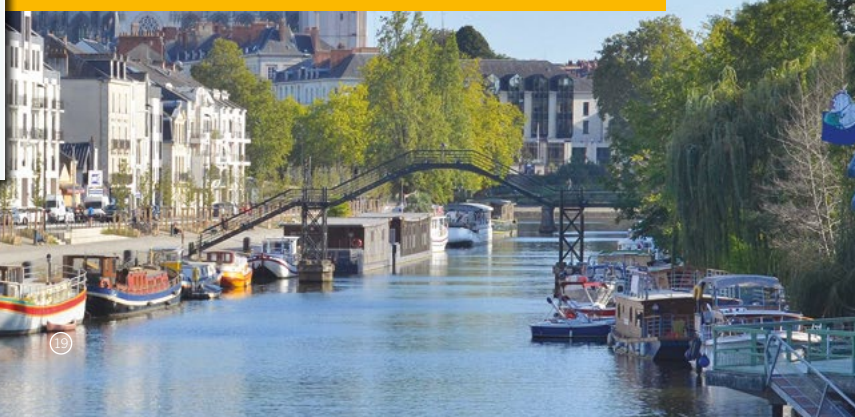
La réflexion porte également sur les usages sociaux associés aux bancs : lieux de repos, d'attente, de rencontre, mais aussi espaces accessibles, contribuant à la réduction des nuisances sonores et à la création d'îlots de fraîcheur.

Elle fixe également les leviers à utiliser pour favoriser la place des seniors dans l'espace public : associer les seniors, aménager des trottoirs et des cheminements favorisant la marche, l'apaisement de la cohabitation entre les différents modes de déplacements, la sécurisation des traversées piétonnes, l'accès aux transports collectifs et arrêts, le déploiement d'assises adaptées, d'abris et de toilettes, l'amélioration du sentiment de sécurité.

Ce renforcement de la charte fait partie d'un ensemble plus vaste d'actions menées, à la suite au grand débat, sur la longévité conduit par la métropole en 2018, en lien avec de nombreuses communes engagées dans le réseau « ville amie des aînés », comme par exemple, le développement des déambulations avec les seniors dans le cadre de diagnostic de quartiers.

Enfin, le processus d'aménagement des espaces publics peut induire le cas échéant la mise en place d'une concertation active avec les usagers, afin de garantir des aménagements adaptés et partagés.

« Charte d'aménagement et de gestion de l'espace public » ©Nantes Métropole.
Sources : <https://metropole.nantes.fr/ma-ville-ma-metropole/competences/competence-aménagement-de-l-espace-public/charte-d-aménagement-et-de-gestion-de-l-espace-public>



3. IMAGINER DES SOLUTIONS ET DES SERVICES ADAPTÉS

ADAPTER L'OFFRE AUX BESOINS DE NOS ÂÎNÉS

Le premier levier d'incitation à l'usage des transports collectifs pour tous et toutes, d'après les nombreuses études parues sur le sujet, reste encore le développement de l'offre (*voir par exemple, l'Observatoire de la Mobilité 2023 – UTPF*).

Concernant le public senior, ce besoin de développement de l'offre est à considérer sous le prisme des habitudes de mobilité de nos aînés, qui tendent à éviter les heures de pointe pour des questions de confort, mais également de rythme de vie. Aussi, le renforcement de l'offre en heures dites « creuses » (milieu de matinée ou d'après-midi), bien que moins performante en apparence compte tenu de la plus faible fréquentation, est souvent essentiel pour répondre à ces besoins de mobilité.

S'adapter aux besoins de mobilité du public senior implique également des choix de desserte spécifiques dans la conception même du réseau : desserte des établissements recevant du public, tels que les EHPAD ou les résidences seniors ou médicalisées, par des lignes à fort cadencement, ou encore des navettes dédiées en fonction du besoin. Cela implique d'intégrer ces acteurs sociaux dans les réflexions préalables aux évolutions de la desserte.

Ces dimensions de mobilité des seniors ainsi que des proches aidants se retrouvent également dans les plans de mobilité entreprise mis en place au sein de ces mêmes établissements : l'accès aux sites, pris sous le prisme du personnel, concerne également les proches et les résidents eux-mêmes.



À NICE



L'EHPAD Croix Rouge Russe ASSO à Nice (80 résidents, 62 salariés) déploie un plan de mobilité à destination des résidents, des familles des résidents ainsi que des salariés de son établissement, aux côtés de l'entreprise wever.

La Métropole Nice Côte d'Azur est également utilisatrice de la solution wever à l'échelle du territoire, en ayant mis en place un guichet mobilité territorial. Sur la plateforme wever Nice Mobilités, chaque employeur ou établissement peut se référencer gratuitement, recevoir les informations et les accès à son espace mobilité, lancer son questionnaire et disposer d'un tableau de bord de visualisation des résultats avec des préconisations pour réaliser son plan de mobilité.

Ainsi, la démarche de l'EHPAD nourrit l'opération territoriale de la Métropole Nice Côte d'Azur. L'EHPAD peut construire son plan de mobilité d'établissement en coopération avec la Métropole qui peut, elle, intervenir par sa compétence d'Autorité Organisatrice des Mobilités.

La solution wever permet de mesurer les changements de comportement (particulièrement le report modal) et d'évaluer l'impact de ce report modal (évolution du temps de trajet, économies, réduction des émissions de CO₂).

Quelques illustrations pratiques de la coopération établissement – agglomération :

- ajout d'un ou plusieurs arrêts de transport en commun pour permettre une desserte sur site
- renforcement de la fréquence ou de la capacité à bord de certaines lignes de bus
- mise à disposition d'une offre d'essai de vélos électriques en vélopartage
- adaptation de l'offre de transport à la demande
- mise à disposition et promotion de services de transport solidaires (covoiturage etc.)



TRAITER LA PROBLÉMATIQUE DU DERNIER KILOMÈTRE

Pour les personnes âgées vivant à proximité d'une gare, une difficulté peut cependant se poser pour franchir les premiers et derniers kilomètres de leur parcours de façon confortable en toute sécurité. Outre les problématiques d'aménagement de l'espace public, des politiques publiques spécifiques peuvent être pensées pour traiter ces questions : accessibilité en mode actif (vélo musculaire ou encore électrique, ce qui suppose des infrastructures de rangement sécurisés), ou encore un rabattement vers du transport collectif urbain ou le transport interurbain. En milieu rural, le transport à la demande à destination notamment des gares peut permettre d'éviter la rupture de charge, et donc l'usage de la voiture individuelle (lorsqu'elle est possible) ou la sollicitation des proches. Ce type de service peut être un excellent outil de report modal. À l'inverse, l'absence de solutions pour traiter ce segment du trajet peut conduire à des renoncements.



« MA COURSE SNCF »

Le service de Transport à la demande « Ma course SNCF » (plus récemment renommé « JYVAIS »), a été expérimenté pendant 17 mois dans 5 communes de la Sarthe (100 km² de zone d'exploitation). Les retours observés, notamment auprès du public senior qui représentait 22% des usagers, ont montré une très bonne appropriation du dispositif. Réservables par téléphone ou sur une application dédiée, payables par carte bancaire ou en espèces auprès du chauffeur, les courses ont été optimisées et groupées au mieux pour répondre aux besoins de déplacements observés sur le territoire (accès à la gare, au supermarché, au centre-ville...). Ce service a permis d'induire davantage de trafic sur la gare : 40% des trajets réservés étaient en direction ou depuis la gare. 50% des utilisateurs inscrits sont allés au moins une fois à la gare avec le service, et parmi eux, 20% ne se seraient pas rendus à la gare sans ce service.

En effet, les voyageurs étant assurés de bénéficier d'une course retour pour les derniers kilomètres de leur voyage, ces derniers ont eu davantage de facilité à s'orienter vers le train.



METTRE EN PLACE DES SERVICES DÉDIÉS AUX FRAGILITÉS DE CE PUBLIC

Diverses initiatives de mobilité, s'adressant exclusivement ou non aux seniors, peuvent permettre d'anticiper un arrêt progressif de l'automobile, voire prendre le relai quand c'est nécessaire : transport solidaire organisé par des associations, covoiturage local organisé, sorties collectives à vélo ou pédibus quand l'état de santé physique le permet. Ces solutions permettent de traiter les problématiques de premiers et derniers kilomètres en proposant un service au plus près des personnes, voire à leur domicile même pour certains d'entre eux. Dans le champ du transport collectif, certains

réseaux ont mis en place un service de transport à la demande exclusivement dédié aux seniors, afin de proposer un service personnalisé et flexible. Ces services peuvent être optimisés grâce à l'usage de l'intelligence artificielle, afin de réduire les coûts pour les collectivités dans l'organisation des courses et proposer des systèmes de réservations toujours plus rapides et pratiques. Cependant, considérant un public senior, il est important de maintenir un lien humain, d'instaurer une relation de confiance avec le conducteur et de proposer la possibilité de réserver par téléphone.



À DUNKERQUE

La ville de Dunkerque est membre du réseau « Ville amie des aînés » et la mobilité des seniors est considérée comme prioritaire. Une commission a été mise en place pour traiter des cas de personnes âgées qui se retrouvent isolées et n'ont plus la capacité d'utiliser les transports en commun.

Il y a une dizaine d'années, les EHPADs ont exprimé auprès de la collectivité, le besoin d'adapter certaines lignes de bus pour desservir leurs établissements. En réponse, la collectivité a créé « Etoile » un service à la demande étendu à tout le territoire, avec 39 arrêts dédiés en plus des 740 desservis par le réseau. Les utilisateurs sont limités à 20 trajets par mois (soit 10 allers-retours). Le service fonctionne du lundi au samedi, de 8h à 18h30, mais pas le dimanche, malgré des demandes en ce sens. Le réseau compte aujourd'hui environ 10 000 voyages par an avec 100 000 km parcourus par 523 usagers annuels effectuant en moyenne 17 allers-retours. L'âge d'éligibilité au service a progressivement été augmenté passant de 65 à 70 ans. L'inscription se fait via un formulaire.

Ce service complète le transport de personnes à mobilité réduite (TPMR), créé en 1983. Initialement réservé aux Usagers de Fauteuil Roulant (UFR), ce service a, par la suite, été étendu à d'autres handicaps. L'éligibilité au service s'effectue par la transmission d'un dossier de demande puis la visite à domicile d'un ergothérapeute missionné par la collectivité. Si une personne dispose d'une carte d'invalidité à plus de 80%, elle a automatiquement accès au dispositif. En moyenne chaque année, 200 demandes d'accès au service sont effectuées. Annuellement, ce réseau compte 1 000 utilisateurs, parcourt 1 million de kilomètres (10% de la DSP), effectue 100 000 voyages, pour un coût de fonctionnement de près de 3,5 millions d'euros (6% du coût de la DSP). 100% des véhicules sont accessibles et 82% des arrêts de bus le sont également. Les conducteurs sont bien formés à l'utilisation des rampes. Parallèlement, un véritable travail sur l'accessibilité de la voirie est en cours, en lien avec les renouvellements d'infrastructures routières ou dans le cadre d'une opportunité de projets de renouvellement urbain.



DONNER À VOIR ET VALORISER DES EXPÉRIENCES VOYAGEURS POSITIVES

Au-delà d'un objectif purement utilitaire, les transports collectifs peuvent également, pour nos aînés, être un moyen d'évasion en soit, un moyen de voir du monde, rompre l'isolement, (re)découvrir sa ville, son village ou même son quartier. D'où l'intérêt, pour rendre attractifs nos réseaux de transports, de mettre en avant des éléments de communication positifs, d'image et d'imaginaire, permettant de vivre une expérience au-delà d'un simple déplacement.



À BORDEAUX

Au cours de l'été 2025, des travaux ont interrompu la circulation des tramways sur le Pont de Pierre, créant une rupture de charge pour les usagers et compliquant la mobilité des personnes fragiles, notamment des seniors. En effet, seule la circulation à pied ou à vélo était possible sur le pont pendant cette période.

Aussi, un dispositif de vélo tricycle « mobi-vélo » a été décliné sur le réseau TBM afin de transporter les usagers en ayant besoin de passer d'une rive à l'autre de la Garonne. Bien qu'ouvert à toutes les personnes à mobilité réduite, ce dispositif a été largement approprié par le public senior, avec en totalité 8 400 voyages réalisés sur la période.

La proximité permise par le véhicule a également permis, au-delà de la mobilité seule, d'initier un véritable rapport humain et des échanges entre le pilote et les usagers, et les usagers entre eux, dans l'attente du départ et pendant le trajet qui durait une dizaine de minutes. Cette dimension relationnelle a été un des gros points forts du dispositif.



ADAPTER LA TARIFICATION POUR DAVANTAGE D'ATTRACTIVITÉ

Même s'ils disposent, dans une majorité de réseau, d'une tarification réduite généralement attractive, les seniors restent un public qui sollicite très peu les abonnements. En effet, seul 8% des abonnés de transports collectifs sont des seniors. Cela peut s'expliquer de plusieurs manières : l'utilisation trop ponctuelle des transports en commun, qui n'incite pas à s'abonner, mais aussi la difficulté de connaître les tarifs auxquels les seniors ont droit. Ce non-recours aux tarifs auxquels ils ont droit génère un coût important à assumer pour les seniors : les titres unitaires, sur lesquels ils se rabattent, présentent les tarifications les plus chères des réseaux. D'où la nécessité de communiquer plus largement, auprès des différents acteurs travaillant avec le public senior, et via les associations d'usagers, sur l'ensemble des offres disponibles. Mais aussi de proposer des tarifications réellement attractives et surtout simple d'usage.



À TOURS

Le dispositif « Mon Guide fil bleu », mis en place récemment, vise à accompagner les personnes âgées dans l'usage des transports en commun, en particulier les bus et les tramways. Il s'adresse actuellement aux personnes de plus de 70 ans, avec un accompagnement hebdomadaire, porte à porte, sur un parcours aller-retour en transport en commun au prix d'un ticket classique. L'objectif principal est de lever les freins liés à l'appréhension de la chute ou à la méconnaissance du réseau, en favorisant une prise de confiance progressive des personnes âgées.

Ce service, opéré par Keolis, s'effectue en lien étroit avec les CCAS notamment pour l'inscription des bénéficiaires. Pour renforcer l'impact du dispositif, une réflexion est en cours pour abaisser l'âge d'accès à 60 ans.

En effet, une difficulté majeure réside dans l'appréhension des personnes âgées à se déplacer avec des accompagnants qu'elles ne connaissent pas. Cela souligne l'importance de faire connaître le service, mais aussi de rassurer les bénéficiaires, notamment en favorisant la régularité des



accompagnants. La communication repose sur une approche multicanale, mobilisant les bailleurs sociaux, les pharmaciens, les CCAS et les résidences seniors. Il ne s'agit pas seulement d'informer, mais aussi de susciter l'adhésion. Beaucoup de personnes âgées expriment le souhait d'être accompagnées par la même personne, ce qui peut néanmoins complexifier la mise en œuvre et donc freiner le passage à l'acte.

Au-delà de la mobilité, ce dispositif joue un rôle essentiel dans le renforcement du lien social, en créant des occasions de sortie et d'échange. Il s'inscrit ainsi dans une logique plus large de bien-être et d'inclusion des personnes âgées.

Enfin, des actions complémentaires sont menées, comme la formation des personnels à travers une immersion « vis ma vie de senior », avec une combinaison simulant les effets du vieillissement. Un contact est également à envisager avec les équipes de « Bien vieillir », notamment pour travailler sur l'adaptation des espaces publics aux besoins des seniors.

4. METTRE EN PLACE DES INITIATIVES LOCALES SOLIDAIRES

DÉVELOPPER LE VIVRE-ENSEMBLE ET LE LIEN ENTRE LES GÉNÉRATIONS

Les transports collectifs sont par essence un lieu de rencontres entre tous et toutes, et entre différentes générations. Si ces rencontres sont enrichissantes, elles peuvent aussi être l'objet de tensions par manque de compréhension sur le ressenti des autres dans l'espace public. Pour les seniors, ces tensions peuvent être anxiogènes et générer de la réticence à l'usage des transports collectifs, par peur, par exemple, de ne pas trouver une place dans un bus ou une rame, ou de ne pas être aidé en cas de difficulté.

Aussi, pour favoriser le vivre ensemble, les réseaux de transports peuvent engager des actions de sensibilisation, par des supports visuels ou des animations au sein du réseau, afin de responsabiliser les usagers au respect des autres et de leurs besoins.

Dans ce travail, l'implication des usagers concernés est un apport essentiel, afin de ne pas engager de démarche hors-sol, et cibler les situations génératrices de tensions.



À SAINT-ÉTIENNE

Dans le réseau STAS à Saint-Étienne, les conseils consultatifs de la jeunesse et des seniors se sont rassemblés pour créer ensemble des capsules vidéo sur la thématique du civisme dans les transports collectifs, mettant en scène différentes situations du quotidien (musique ou discussions trop fortes, ne pas céder sa place...).

À l'origine, cette initiative est née d'une sollicitation du réseau par le conseil consultatif des seniors, afin d'échanger sur les difficultés vécues dans les transports collectifs. Le conseil consultatif des jeunes a alors été associé, afin d'imaginer, écrire et réaliser des clips sensibilisant le public au vivre ensemble

dans les transports en commun. Tout ce travail a été mené de manière collaborative, avec l'aide d'une assistance technique pour la réalisation de chacune des étapes.

Ce travail a permis à différentes générations de se rencontrer, d'échanger et de mieux se connaître et de se comprendre. La campagne a par la suite été bien relayée auprès de la population car portée par les jeunes et les seniors ayant participé à sa création.



COMMUNIQUER ET FAIRE CONNAÎTRE AU PUBLIC SENIOR LES INITIATIVES FACILITANT LEUR MOBILITÉ

Le manque de connaissance du réseau et des initiatives leur étant dédiées peut-être un frein à l'usage des transports collectifs pour nos aînés. Certains facteurs comme l'isolement, l'illectronisme ou la précarité peuvent également restreindre l'accès à l'information, et par effet ricochet compliquer la mobilité des seniors au quotidien.

En lien avec les associations d'usagers et d'aidants, les établissements recevant du public senior et de façon plus générale, les acteurs du secteur « bien vieillir » sont des relais de communication essentiels pour faire connaître à nos aînés leurs droits et les initiatives qui leur sont destinés en matière de mobilité.

PARIS ET SA RÉGION

La RATP en région parisienne a produit différents guides disponibles en ligne ou en agence, destiné à guider le public senior dans son appréhension des transports en commun. Un guide par mode de transport a été produit (bus, tramway, métro ou encore RER). Ces derniers expliquent pas à pas comment prendre le transport en question, comment préparer son trajet, repérer son arrêt, de quelle façon se manifester auprès du conducteur, ou encore comment repérer les places prioritaires. Des conseils sont également donnés sur la façon de se tenir ou de se déplacer au sein du véhicule, et enfin de descendre en toute sécurité.

Pour les personnes à mobilité réduite, des instructions sont prodiguées sur l'usage des rampes PMR au sein des autobus. Ces guides, utiles à tous et toutes, sont à retrouver sur www.ratp.fr/accessibilite/senior



AIDER À S'APPROPRIER LES OUTILS NUMÉRIQUES

Les transports publics ont depuis plus d'une dizaine d'années pris le tournant de la digitalisation : information voyageur en continu calculateurs d'itinéraires, usage du Smartphone pour l'achat de titres de transports et leur validation, applications de « Mobility as a service » (MAAS) prennent aujourd'hui une place centrale dans l'usage des transports collectifs. Ces nouveaux services numériques s'appuient sur l'usage et la possession d'un smartphone, qui concerne 77% de la population française. Or, l'illectronisme (à savoir l'incapacité à utiliser les outils numériques) concernerait 17% de la population française selon l'INSEE. Les seniors rencontrent plus particulièrement ces difficultés : 62% des plus de 75 ans seraient en situation d'illectronisme.

Ce phénomène appliqué au champ des transports publics peut générer des difficultés d'accès à l'information sur l'état du réseau, des difficultés croissantes à acquérir un titre de transport, ou du moins, une crainte de ne pas y parvenir.

S'il est évidemment essentiel de maintenir une présence humaine et des postes de vente physiques, il est également important de former tous et toutes à l'usage de ces nouveaux outils, qui permettent de faciliter le parcours voyageur au quotidien et mieux anticiper ses déplacements.



À BESANÇON

Les équipes de Keolis Besançon Mobilités proposent, plusieurs fois par an, des ateliers intergénérationnels de formation à l'usage des outils numériques proposés par Ginko, les mobilités de Grand Besançon Métropoles. Pendant 2 à 3h, l'expert « solutions digitales » du réseau Ginko présente les fonctionnalités du site, et les fait tester aux participants. L'atelier se concentre sur l'utilisation du calculateur d'itinéraire, l'accès à l'information en temps réel, la création d'un compte, ... L'objectif final est que les personnes puissent enregistrer leurs lignes et arrêts favoris sur leur application afin de faciliter l'accès aux informations en temps réel. L'atelier suscite de bons retours de la part des personnes inscrites et les sessions sont toujours complètes, avec l'idée à l'avenir d'aller davantage vers un public plus isolé, de façon proactive.

FAVORISER L'AUTONOMIE VIA L'INTERMODALITÉ

Les transports collectifs, pour être accessibles, ont vocation à être connectés à d'autres modes de déplacement durable : la marche à pied d'une part, mais également le vélo. En plus de permettre la pratique d'une activité physique modérée au quotidien, et stimuler les capacités cognitives - ce qui est une condition du « bien vieillir » -, l'intermodalité entre les transports collectifs et les modes actifs permet d'assurer toute la chaîne du déplacement sans coupures et de portes à portes, et ainsi favoriser les alternatives à l'usage voiture individuelle. Cela favorise donc l'autonomie de nos aînés dans l'espace public.

À CHOLET

La régie de transport de Cholet organise régulièrement des ateliers de remise en selle à destination du public senior. Organisés autour d'une maison de la mobilité installée en centre-ville et visible de tous et toutes, ces ateliers se composent d'une première partie théorique (sur les règles essentielles de sécurité à vélo) et d'une partie pratique (exercices sur place, puis départ pour une balade à vélo). Ces ateliers sont très bien reçus par le public, qui les plébiscite, et permettent de rendre visibles dans l'espace public les seniors à vélo, et de démystifier sa pratique. À cette occasion, l'ensemble de l'offre de mobilité, et notamment les transports collectifs sont présentés.

Cette action s'inscrit dans une démarche globale de valorisation de la multimodalité, avec de la location courte et longue durée d'une flotte de vélos musculaires et électriques (dont l'accès est facilité pour les abonnés au réseau de transports collectifs), pour s'adapter aux différents types de publics et à la topographie de la ville. Un rallye de la mobilité durable pour les seniors est d'ailleurs prévu par la suite, et sera orienté vers tous les modes de mobilité durables



ACCOMPAGNER ET FORMER À L'USAGE DU TRANSPORT COLLECTIF

Prendre les transports collectifs n'est pas forcément chose aisée lorsque l'on n'en a pas l'habitude : comment prendre un bus ? Comment se repérer sur un réseau ? A qui demander de l'aide si besoin ? Ces questionnements, ces craintes, réelles ou supposées peuvent être à l'origine de nombreux renoncements à se déplacer, et donc, à davantage d'isolement. C'est pour répondre à cet enjeu que différents réseaux, en lien avec des associations, ont mis en place des dispositifs d'accompagnement à la prise des transports en commun, parfois dédiés au public senior, ou parfois plus largement ouverts à tous et toutes. Ils ont cependant en commun l'objectif de viser l'autonomie de la personne accompagnée à terme, et dans le cas du public senior, une autonomie renforcée dans les déplacements du quotidien.

À RENNES

Le réseau STAR à Rennes a mis en place trois services afin de donner accès au plus grand nombre à une solution de transport, aussi proposés aux aînés, en fonction de leur autonomie et/ou de leur capacité fonctionnelle :

- Pour le grand public et les personnes ayant besoin d'être réassurées, en perte d'autonomie ou non, un parcours découverte gratuit de 2h sur le réseau pour mieux appréhender les transports est proposé.
- Pour les personnes ne pouvant pas prendre seule le réseau STAR, senior ou non, sur inscription et réservation préalables, le service « Star me guide » permet d'accompagner à pied le voyageur de porte à porte dans la limite de 500 mètres autour d'un arrêt de bus ou d'une station de métro.
- Pour les personnes qui ne peuvent pas utiliser le réseau STAR seules ou accompagnées, elles sont orientées vers le dispositif de transport de personnes à mobilité réduite, Handistar, un service de transport à la demande de porte à porte, sans coût supplémentaire, outre le prix du ticket. Une inscription et une réservation sont nécessaires au préalable.

La ville de Rennes et Rennes Métropole sont également engagées dans le programme « Villes/Métropoles amies des aînés », avec une volonté affirmée d'adapter les politiques publiques aux besoins spécifiques des personnes âgées. Un agent est dédié à cette mission, assurant une interface active entre les projets portés par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité et les actions en faveur du vieillissement actif.



EN ÎLE-DE-FRANCE



L'association Les Compagnons du Voyage, créée par la SNCF et la RATP, propose des accompagnements de gare à gare afin de favoriser l'autonomie des usagers. Ses services s'adressent à toute personne rencontrant des difficultés physiques ou cognitives dans l'usage des transports en commun : personnes âgées, en situation de handicap ou simplement peu familières avec ce mode de déplacement, parfois source de crainte et d'appréhension. Pour les seniors en particulier, les correspondances entre gares parisiennes peuvent constituer un véritable frein à l'usage du train pour les longs trajets, au profit de l'avion ou de la voiture, surtout lorsqu'un changement de gare est nécessaire. La difficulté de se déplacer dans des stations de métro denses, tout en portant ses bagages et sans connaître parfaitement les itinéraires, rend l'expérience d'autant plus compliquée, ne laissant souvent comme seule alternative le taxi. Pour pallier cela, Les Compagnons du Voyage mettent à disposition un accompagnateur qui prend en charge le trajet aux côtés de la personne, l'aide à porter ses bagages et lui apporte l'assistance nécessaire.



FAIRE DU CONTACT, UNE PRIORITÉ

Dans l'objectif du maintien au domicile des personnes, il est essentiel de pouvoir rapprocher usagers et services afin d'éviter des déplacements coûteux et parfois complexes pour des personnes devenues peu mobiles. Aussi, développer une solution « d'aller vers », ou de mobilité inversée, peut-être un service très utile à un public senior isolé. Cela peut prendre la forme de caravane de service qui sillonne les villages, notamment pour effectuer des démarches administratives en lien avec sa mobilité. ■

DANS LE FINISTÈRE

Dans la communauté de commune du Landivisiau dans le Finistère (29), SCCF Tech for Mobility expérimente le projet Actimob, une caravane de service qui vient au plus près des habitants, au cœur des communes. La caravane est équipée pour accueillir des activités commerciales, associatives ou des services publics. L'arrière du camion est équipé pour recevoir des dépôts de pain, de journaux, et des formulaires CERFA. Ce dispositif permet d'éviter des déplacements aux personnes rencontrant des difficultés pour accéder aux biens et aux services, notamment les personnes âgées étant nombreuses à vivre isolées dans des territoires ruraux.



NO TES

MOBILITÉ DES SENIORS

ON EN PARLE ET ON AGIT ENSEMBLE

Remerciements

France Silver Éco, le GART et l'UTPF souhaitent remercier vivement l'ensemble des contributeurs, opérateurs de transports, collectivités, associations, ainsi que les membres de la commission « Nouvelles Mobilités et Ville de Demain » de l'UTPF, ayant permis la rédaction de ce guide à destination de l'ensemble des parties prenantes.

Suivi éditorial

Conception / Rédaction / Coordination : Alice Bosler, Mathieu Alapetite et Raphaël Krug
Création de mise en page : Emmanuelle Guyon / BYM!
Crédits photos : ©Freepik et ©AdobeStock

- Octobre 2025 -



www.filiersilvereconomie.fr



www.gart.org



www.utpf-mobilites.fr