

La mobilité des personnes âgées Analyse des enquêtes ménages déplacements

T R A N S P O R T E T M O B I L I T É

Collections du **Certu**

L'étude a été réalisée par Nathalie BENLAHRECH avec la collaboration de Anne LE RUYET et Christian LIVEBARDON du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon - Département Villes et Territoires / Groupe Déplacements Urbains

sous la direction de Maryvonne DEJEAMMES

Sommaire

Sommaire.....	1
Introduction	3
1. Qui sont les personnes âgées aujourd'hui ?	5
1.1 Sexe et âge de la population étudiée	5
1.2 Situation matrimoniale	8
1.3 Revenus	8
1.4 Instruction	10
2. Les relations des personnes âgées aux transports	12
2.1 Usage des modes de transport mécanisés.....	12
2.2 Possession de la voiture.....	14
2.2.1 Le taux d'équipement des ménages	14
2.2.2 La motorisation des personnes âgées	14
2.2.3 L'incidence sur l'usage des principaux modes	14
2.3 Permis de conduire et usage de la voiture	16
2.4 Abonnement et usage des transports en commun	16
2.5 Opinions des personnes âgées	18
2.6 Problèmes de handicap	20
3. La pratique de mobilité des personnes âgées.....	22
3.1 Qui se déplace un jour donné ?.....	22
3.2 Quel type d'habitat et de mobilité ?	22
3.3 Combien de déplacements ?	24
4. Les déplacements des personnes âgées.....	26
4.1 Quels motifs de déplacement ?	26
4.2 Quels modes de déplacement ?.....	28
4.2.1 Les modes utilisés	28
4.2.2 La répartition des modes selon le sexe et l'âge	30
4.2.3 La répartition des modes selon la motorisation.....	30
4.2.4 L'incidence des autres critères socio-économiques	30
4.3 Quand et pour quelle durée sortent les personnes âgées ?	32
4.3.1 Les heures de pointe	32
4.3.2 Le budget temps de déplacement.....	32
5. Synthèse bibliographique	33
5.1 Automobile et mobilité	33
5.2 Usage des différents modes de déplacement	37
5.3 Mobilité locale	41
5.4 Mobilité et handicap	42
Conclusion et perspectives	47
Acronymes.....	48
Bibliographie.....	49

Introduction

Le phénomène de vieillissement de la population qui caractérise le début de ce siècle, du fait du baby-boom d'après guerre, amène à poser la question de l'évolution de la mobilité des personnes âgées et des moyens à mettre en œuvre pour satisfaire leurs besoins et maintenir leur qualité de vie.

Une connaissance pointue des modes de vie de cette population s'impose, notamment pour ses déplacements quotidiens. Les enquêtes ménages déplacements constituent une base de données unique en France, dont la quinzaine d'enquêtes réalisées dans des villes réparties sur le territoire depuis 1995¹, ont été analysées.

La description socio-démographique de la population interrogée, âgée de plus de 65 ans, se fera à travers la composition du ménage, le degré d'instruction et les revenus. Nous nous pencherons ensuite sur les potentialités d'utilisation de la voiture et des transports collectifs. Qu'en est-il des habitudes de déplacement en voiture et en bus (et par les autres modes) pour les possesseurs de véhicules, de permis de conduire ou d'abonnement en transports en commun ? Quelles opinions ont les personnes âgées des problèmes liés aux modes de transport ? Enfin, la question de la mobilité ou non la veille du jour d'enquête permettra d'analyser, suivant de nombreux critères, les modes et motifs des déplacements effectués. La ventilation horaire permettra de déterminer les heures de pointe adoptées par les seniors.

Par ailleurs, la revue de littérature Française et étrangère, en complément de cette analyse, amènera à dégager des perspectives d'évolution des besoins de mobilité du troisième âge afin de fournir des connaissances utiles pour adapter au mieux les moyens de transport et les aménagements urbains.

¹ Les enquêtes ménages déplacements sont des enquêtes locales, recensant les déplacements réalisés la veille par toutes les personnes du ménage âgées de 5 ans et plus. Elles ont fait l'objet d'une méthodologie standard labellisée par le CERTU. Cf. L'enquête ménages déplacements " méthode standard ". Note méthodologique et annexes. Certu, 1998.

Localisation des enquêtes ménages réalisées depuis 1995



	Nombre de ménages		Nombres de personnes	
	enquêté	redressé (*)	enquêté	redressé (*)
Aix 1997	425	27 467	583	37 168
Berre 1997	327	31 114	446	41 918
Bordeaux 1998	1 097	79 464	1 535	110 858
Douai 1996	403	17 506	551	23 851
Lille 1998	1 158	102 785	1 546	137 174
Lyon 1995	1 243	116 912	1 671	154 560
Marseille 1997	989	132 202	1 301	171 590
Nice 1998	1 685	168 183	2 225	221 422
Rouen 1996	811	37 368	1 090	49 419
Saint-Nazaire 1996	464	21 034	649	29 277
Strasbourg 1997	569	43 820	797	61 330
Toulon 1998	1 020	56 344	1 406	77 231
Toulouse 1996	868	64 810	1 192	88 535
Troyes 1998	351	13 457	468	17 879
Valenciennes 1997	684	33 986	922	45 724
Ensemble	12 094	946 453	16 382	1 267 937

* redressement portant sur la population totale des 15 villes

Méthodologie

Pour mener une observation fine de la mobilité actuelle des personnes âgées, nous nous sommes appuyés sur les enquêtes ménages déplacements réalisées en France, selon la méthodologie préconisée par le CERTU. Il s'agit d'enquêtes réalisées auprès des habitants de grandes agglomérations (plus de 100 000 habitants), à leur domicile. Nous étudions donc une population vivant en milieu urbain², pour lesquelles nous avons recueilli, outre leurs caractéristiques socio-économiques, tous leurs déplacements de la veille. Les quinze enquêtes des cinq dernières années (de 1995 à 2000) font partie d'une base de données nationale. Les villes enquêtées se situent plutôt dans le sud et le nord-est de la France, la façade océanique de la France étant peu représentée (cf carte). Cela représente plus de 16 000 personnes de 65 ans et plus interrogées et leurs 40 000 déplacements correspondants, représentant ainsi environ 1 250 000 personnes âgées vivant en milieu urbain à la fin des années 90.

1. Qui sont les personnes âgées aujourd'hui ?

La population Française vieillit : les personnes âgées de 60 ans et plus représentaient 20% de la population Française au dernier recensement. Les projections de l'INSEE en prévoient 40% en 2020, du fait du baby-boom, mais aussi grâce à une meilleure espérance de vie. Avec des seniors en meilleure santé, avec une dépendance physique moindre, les notions de troisième et quatrième âge vont donc évoluer au fil du temps. Ainsi, l'âge de 60 ans, âge légal de la retraite, était pris il y a peu comme limite pour qualifier les personnes âgées. Cette limite risque d'être repoussée dans les années à venir.

Le groupe de travail OCDE sur la mobilité et la sécurité des personnes âgées, auquel a participé le CERTU, a choisi 65 ans comme seuil de définition pour les seniors. Cela permet de concilier les différents âges de passage à la retraite suivant les pays membres. Nous avons opté pour cette limite d'âge pour la suite de notre étude.

1.21.1 Sexe et âge de la population étudiée

Il faut rappeler que les enquêtes ménages déplacements ne s'intéressent qu'aux personnes vivant en logement ordinaire³. Les personnes vivant en institution sont donc exclues du champ de l'étude. Elles représentaient environ 10% de la population âgée fin 1996⁴. Ces personnes sont les plus dépendantes physiquement, et les plus âgées. Les personnes âgées étudiées sont donc des individus autonomes dans leur choix d'activités.

De ce fait, la pyramide des âges est très large à sa base. Les 65-69 ans, personnes les plus jeunes, représentent un tiers de notre échantillon, la moyenne

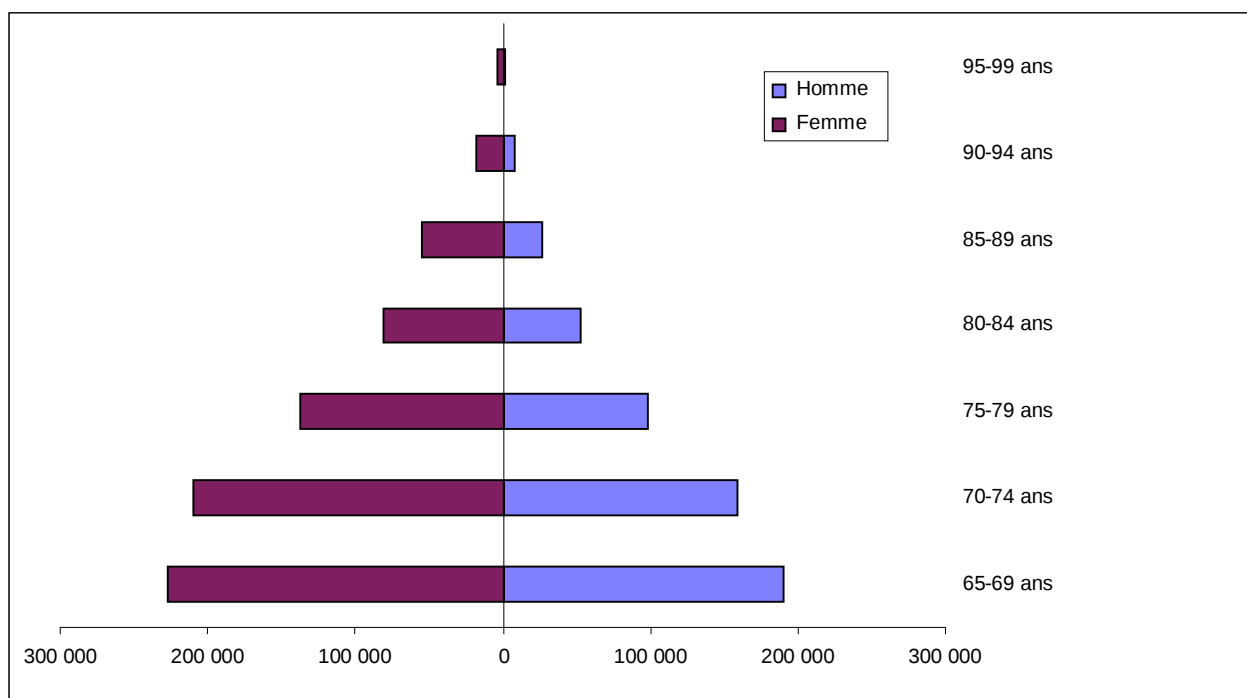
² Rappelons qu'en 1990, les trois quarts de la population vivent dans les villes ou unités urbaines d'au moins 2 000 habitants. In *Tableaux de l'économie française 1998-1999*, INSEE 1998.

³ Selon la nomenclature INSEE, une résidence principale est un logement occupé de façon permanente et à titre principal par un ménage. Les résidences principales comprennent essentiellement les logements ordinaires (maisons individuelles, logements dans un immeuble collectif).

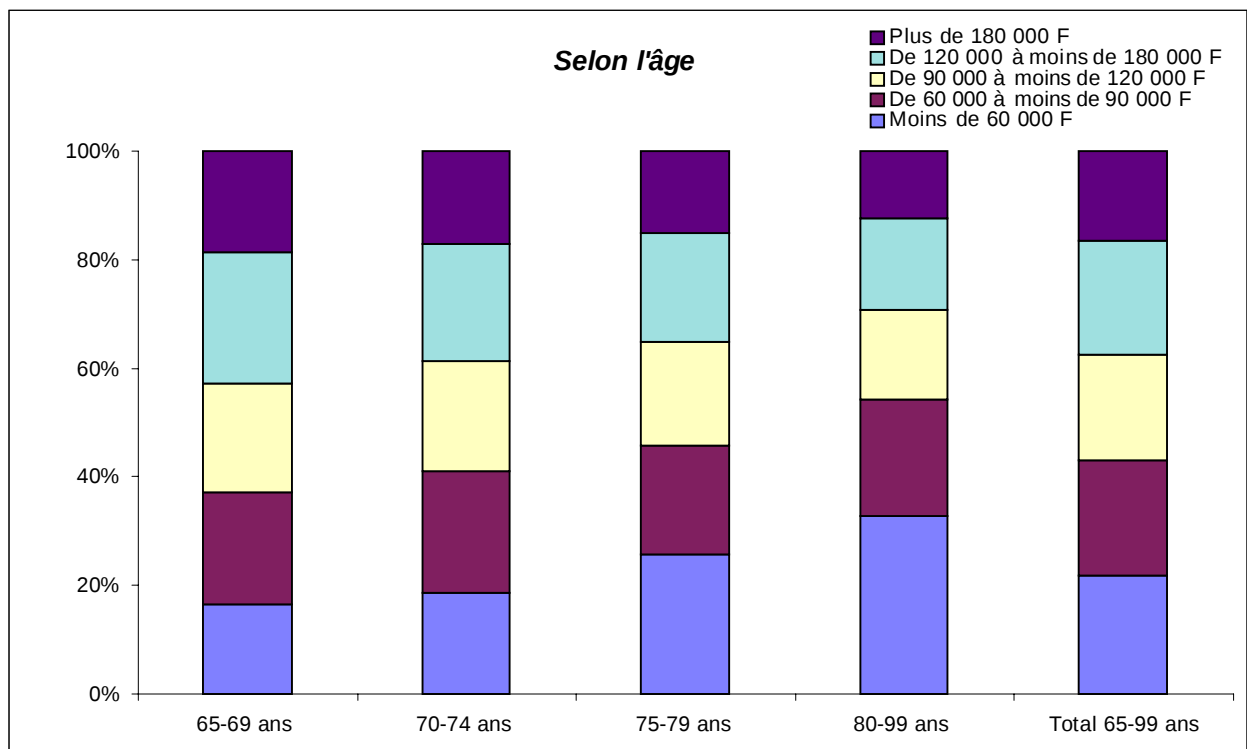
⁴ 650 000 places offertes dans les structures d'hébergement collectif fin 1996, pour près de 8 millions de personnes âgées de 65 ans ou plus vivant à domicile (chez elles ou chez un proche) en 1995 ; In " *La prise en charge des personnes âgées : maintien à domicile ou hébergement collectif* ", ALIAGE Christel et NEISS Martine, in Données sociales. La société française. INSEE, 1999.

d'âge des enquêtés se situant à moins de 74 ans. Les personnes de moins de 75 ans sont

Pyramide des âges des personnes interrogées



Revenus annuels nets du ménage des personnes interrogées



généralement les plus valides et sont considérées comme encore autonomes dans leurs déplacements. De nombreuses recherches ont en effet démontré que c'est à partir de cet âge que commençait une dépendance physique, notamment au niveau des déplacements. C'est aussi "à partir de cet âge-là que la part des personnes vivant en institution augmente rapidement"⁵. Les moins de 75 ans forment une grande majorité de la population étudiée (62%). Les nonagénaires ne sont que 2,4%.

Du fait d'une espérance de vie plus élevée, les femmes sont beaucoup plus nombreuses que les hommes, puisqu'elles représentent 58% de la population âgée. Ce pourcentage augmente avec l'âge : de 54% chez les plus jeunes à 64% pour les plus âgées.

1.31.2 Situation matrimoniale

La taille moyenne des ménages est de 1,72 personne. Seuls 9% des ménages forment une famille de trois personnes et plus. Un tiers des seniors interrogés vivent seuls et ce pourcentage augmente très vite avec l'âge : de 24% des 65-69 ans, il passe à 51% des 80 ans et plus. Les femmes sont sur-représentées : elles forment les trois quarts des personnes seules, notamment parce que le risque de veuvage touche davantage les femmes que les hommes.

1.41.3 Revenus

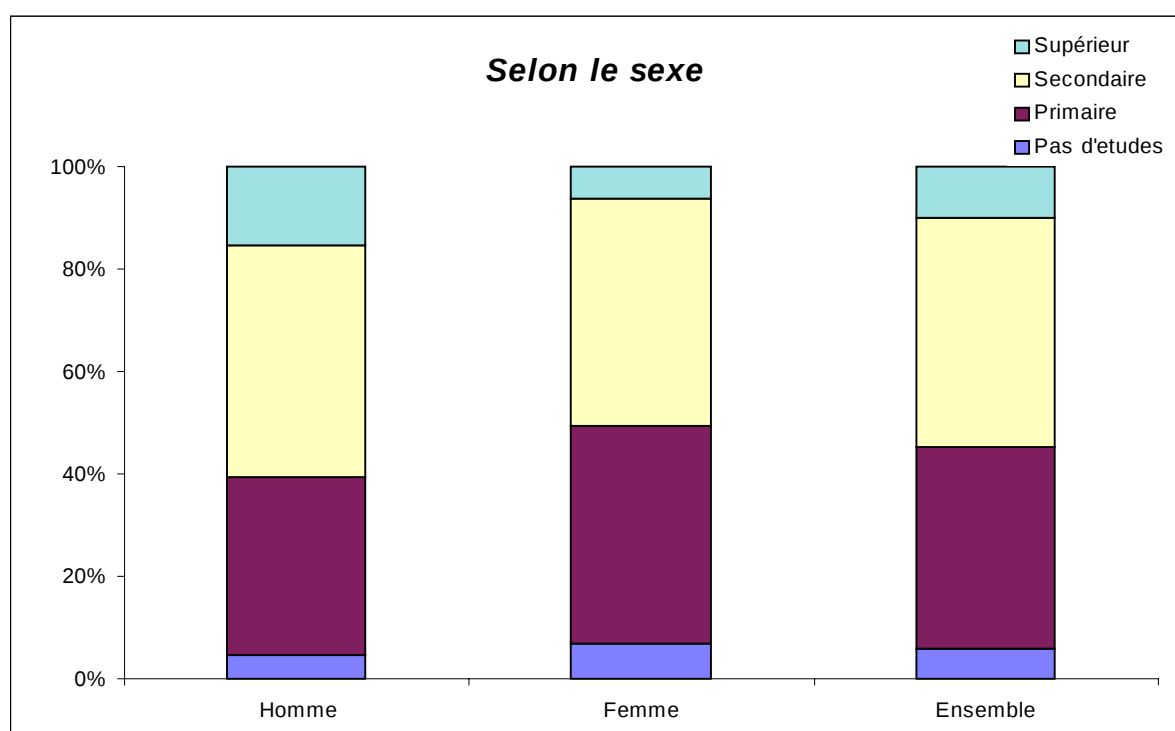
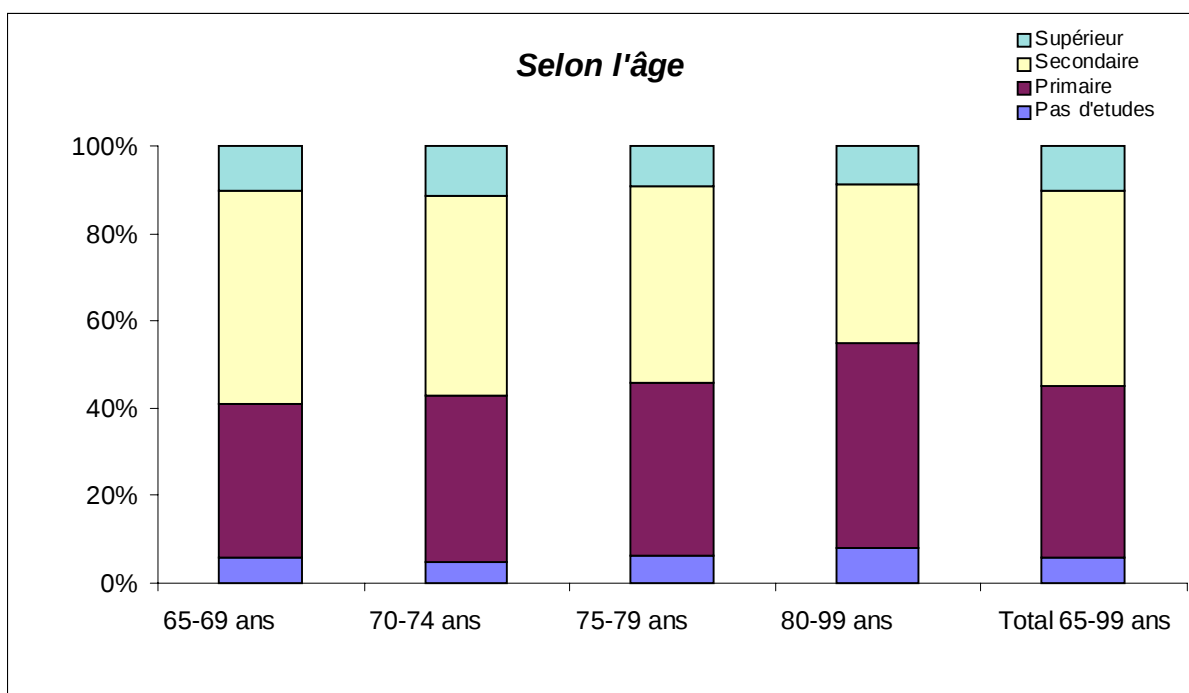
Le revenu est une variable importante à observer car il détermine le taux de motorisation des ménages. Mais comme dans de nombreuses études, l'analyse des revenus est délicate à mener. Tout d'abord à cause d'un fort taux de non réponse : près de 20% des personnes n'ont pas indiqué leurs revenus. Ensuite, parce que les revenus sont recensés au niveau du ménage. Il faut donc tenir compte du nombre de personnes concernées.

Ces réserves étant faites, de grandes tendances se dessinent. Ainsi, la moitié des personnes interrogées vivent dans des ménages à moins de 120 000 F de revenus annuels. Nous constatons surtout que les revenus diminuent fortement avec l'âge. C'est à partir de 75 ans que les deux classes des plus bas revenus (moins de 60 000 F annuels) augmentent le plus. Cela s'explique notamment par la sur-représentation des femmes et des personnes seules à partir de cet âge.

L'analyse des revenus des personnes seules est plus aisée, l'effet taille de ménage ne jouant pas. Près de 70% des personnes seules vivent avec moins de 90 000 F de revenus annuels (7 500 F par mois), et 40% avec moins de 60 000 F (moins de 5 000 F mensuels). Les personnes âgées vivent donc avec de faibles revenus.

⁵ In " La lettre de l'INSEE Rhône-Alpes ", mai 1993.

Niveau d'instruction : dernier établissement scolaire fréquenté à temps complet



1.51.4 Instruction

Si les revenus conditionnent fortement le taux de motorisation, de nombreuses études ont démontré que le niveau d'instruction était encore plus déterminant de la mobilité générale des personnes. Nous constatons ici que 45% des personnes âgées ont une instruction primaire ou n'ont pas fait d'études. Par ailleurs, le niveau d'instruction décroît avec l'âge. Les 80 ans et plus sont moins instruits que leurs cadets. L'importance des femmes dans cette tranche d'âge l'explique en grande partie.

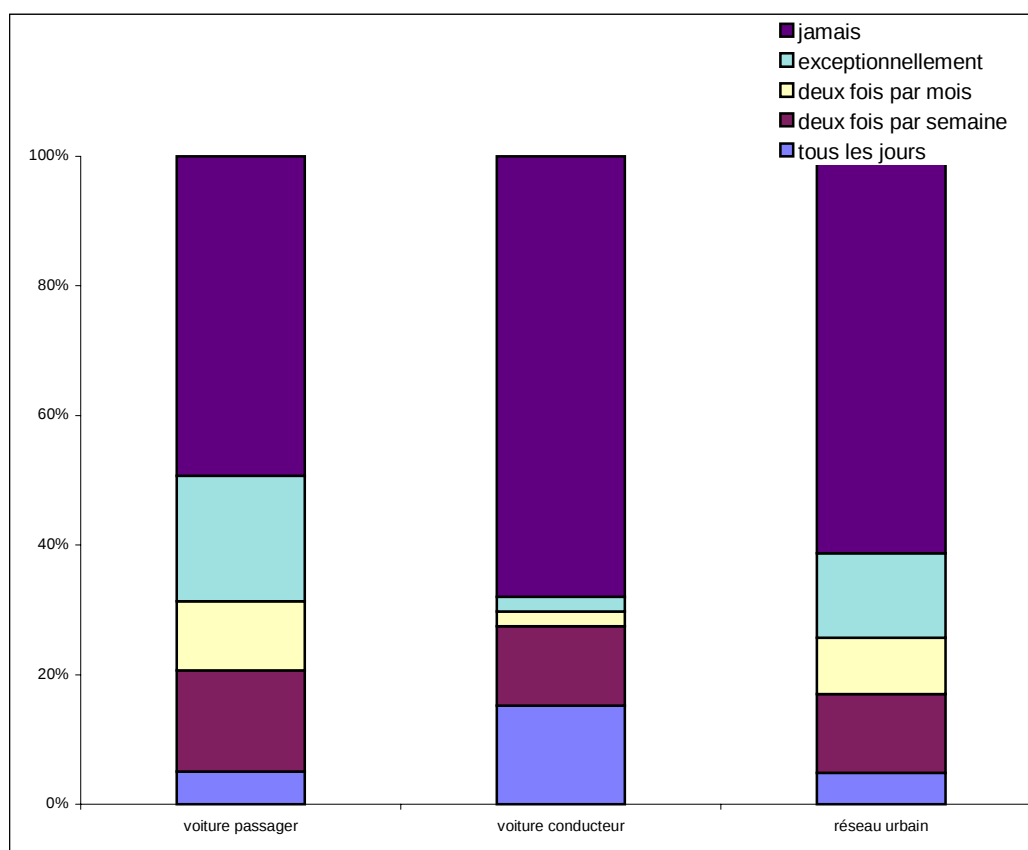
En effet, le décalage dans les générations se retrouve aussi entre hommes et femmes, puisque les hommes sont plus instruits que les femmes. 60% des hommes ont une instruction de niveau secondaire ou supérieure, contre 50% seulement des femmes.

La population étudiée des personnes de 65 ans et plus est en majorité féminine. Les études nationales sur la mobilité montrent des différences entre hommes et femmes ; ces dernières se déplacent beaucoup moins et la répartition des modes de transport diffère suivant le sexe.

45% des personnes ont un faible niveau d'instruction, la majorité a de faibles ressources et le tiers des seniors vivent seuls. Tous ces paramètres vont influencer la motorisation du ménage et le choix des différents modes de transports.

Usage des modes de transport

En semaine (du lundi au vendredi), avec quelle fréquence utilisez-vous la voiture conducteur, la voiture passager, le réseau urbain, pour vous déplacer dans l'agglomération ?



2. Les relations des personnes âgées aux transports

Nous allons donc nous intéresser aux habitudes déclarées des personnes âgées, quant à leur utilisation des différents moyens de transport. Les facteurs liés aux transports, tels que la motorisation du ménage, la possession du permis de conduire ou d'un abonnement aux transports en commun, nous permettront de cerner ainsi les potentialités d'utilisation de la voiture, du bus et des autres modes, et leur usage déclaré.

2.1 Usage des modes de transport mécanisés

Les seniors sont majoritairement peu familiers d'un mode de transport en particulier. A la question " En semaine, du lundi au vendredi, avec quelle fréquence utilisez-vous ces moyens de transport pour vous déplacer dans l'agglomération ? ", plus de la moitié répondent " jamais " pour la voiture (en tant que conducteur comme en tant que passager) et le bus. Plus de 90% ne prennent jamais les deux roues. Plus précisément, les deux roues motorisés sont des modes dont l'usage habituel est quasi nul parmi le troisième âge⁶.

En semaine, du lundi au vendredi, avec quelle fréquence utilisez-vous ces moyens de transport pour vous déplacer dans l'agglomération ?

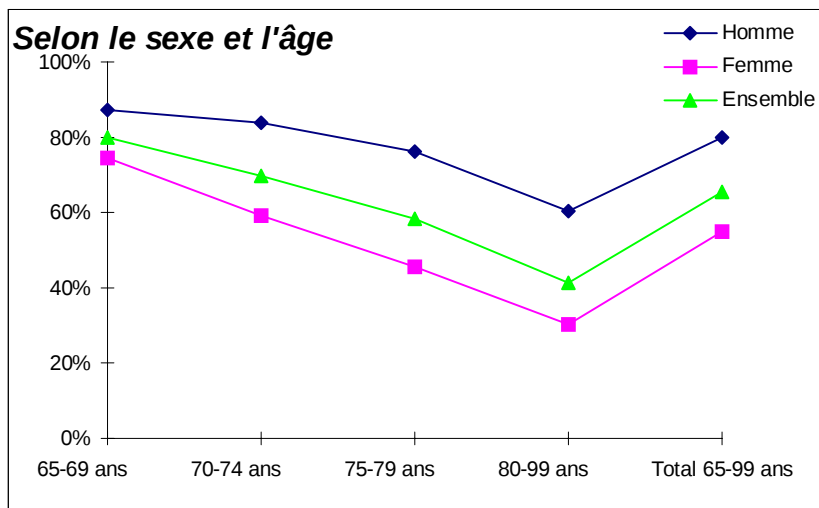
	Jamais
Voiture passager	49%
Réseau urbain	61%
Voiture conducteur	68%
Bicyclette	92%
2R < 50 cc	99%
2R > 50 cc	100%

Les trois principaux modes utilisés en semaine sont la voiture passager (31% l'utilisent au moins deux fois par mois), la voiture conducteur (30%) et le bus urbain (26%). L'usage quotidien se remarque surtout pour les conducteurs de voiture : 15% des personnes âgées conduisent leur voiture tous les jours, contre 5% de personnes qui sont passagères de voiture ou dans les bus. Nous voyons donc que les conducteurs de voiture ont un usage plus fréquent de leur moyen de transport.

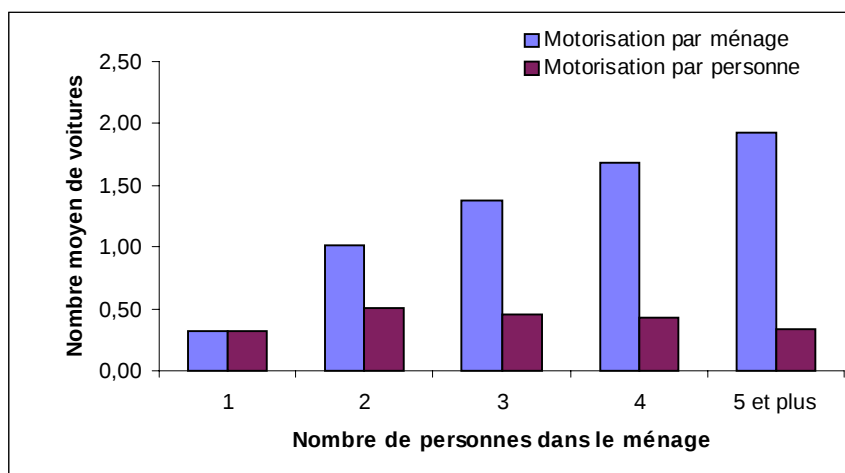
Nous allons voir plus en détail quelles sont les habitudes de déplacement pour les possesseurs de véhicules ou de permis.

⁶ De ce fait, par la suite, aucune analyse ne sera faite par rapport à la fréquence d'utilisation des deux roues motorisés, mais aussi de la bicyclette. En effet, les éventuelles évolutions constatées ne seraient pas valides statistiquement.

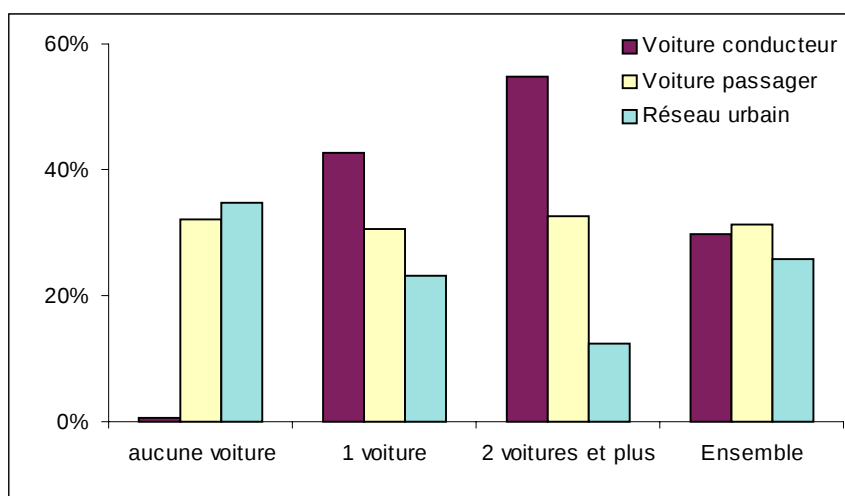
Le taux d'équipement en voiture des ménages



La motorisation par ménage et par personne



Usage des modes de transport selon la motorisation



2.2 Possession de la voiture

2.2.1 Le taux d'équipement des ménages

Le taux d'équipement est le pourcentage de ménages possédant au moins une voiture. Il est de 66% pour les ménages interrogés, contre 79% dans la population Française⁷. Une disparité constante existe entre les hommes et les femmes : seules 55% des femmes vivent dans un ménage motorisé, contre 80% des hommes. Par ailleurs, l'équipement décroît sensiblement avec l'âge, et ce quel que soit le sexe.

2.2.2 La motorisation des personnes âgées

Le taux de motorisation en France se calcule avec le nombre moyen de voitures possédées par ménage. Elles permet une analyse plus fine que le taux d'équipement. La motorisation moyenne des ménages de notre échantillon est de 0,74 voiture par personne. Elle se situe donc à un niveau très inférieur à la moyenne Française⁸.

Par ailleurs, la motorisation tombe à 0,33 voiture par personne âgée seule. Il y a un effet net de la taille de ménage sur la motorisation : plus il y a de personnes dans le ménage, plus le ménage possède de voitures. Si nous prenons le critère de motorisation par personne comme en Amérique du Nord, nous constatons par contre que les individus appartenant à des ménages de plus de deux personnes sont moins motorisés que les petits ménages. Mais il faut souligner que les " gros " ménages sont peu nombreux parmi les seniors. Les enfants ou parents à charge sont en effet rares pour les personnes de 65 ans et plus (cf 1.3).

Plus les revenus des ménages âgés augmentent, plus les ménages possèdent de voitures. 75% des ménages à très faibles revenus ne sont pas motorisés, contre moins de 10% dans les plus hautes tranches.

Par ailleurs, plus le niveau d'instruction monte, plus les personnes âgées possèdent de voitures. 50% des personnes sans instruction ne sont pas motorisées, contre 12% des personnes ayant fréquenté l'université. Ce résultat reflète la relation qui existe souvent entre le niveau d'instruction et le revenu.

2.2.3 L'incidence sur l'usage des principaux modes

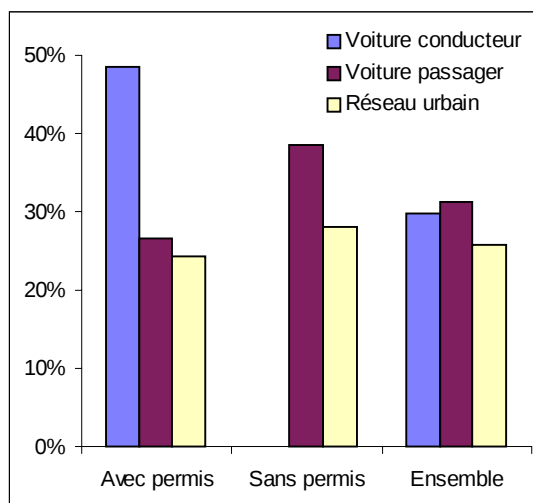
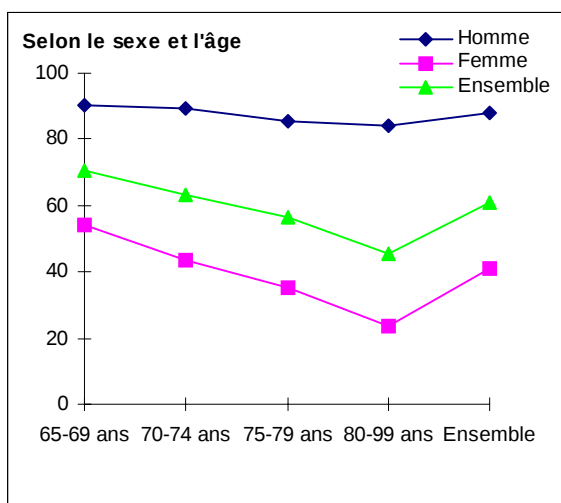
La motorisation a un impact direct sur les habitudes d'utilisation des différents modes de transport. Si nous examinons l'usage qui peut être fait au moins deux fois par mois des modes principaux (voiture, transport en commun), nous constatons que plus les seniors possèdent de voitures, plus ils l'utilisent comme conducteurs. Inversement, leur fréquence d'utilisation des bus urbains diminue fortement avec la motorisation. Le pourcentage de passagers de voiture du troisième âge, reste quant à lui, à peu près stable à 30% environ, quel que soit l'équipement du ménage.

⁷ Equipement automobile des ménages en 1996, in *Tableaux de l'économie française 1998-1999*, INSEE 1998

⁸ La quinzaine d'enquêtes étudiées donne des taux de motorisation des ménages de 0,98 à 1,29 voiture (quel que soit l'âge des personnes).

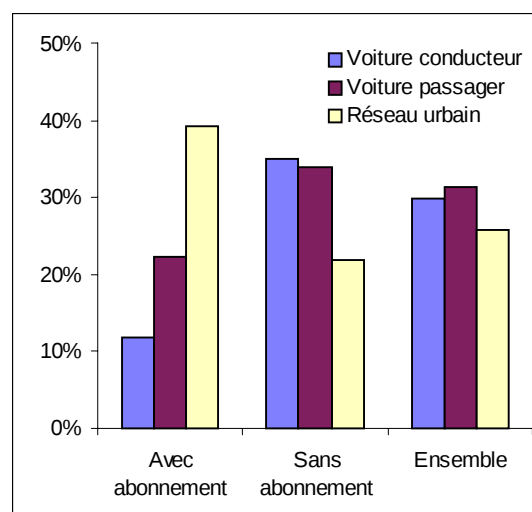
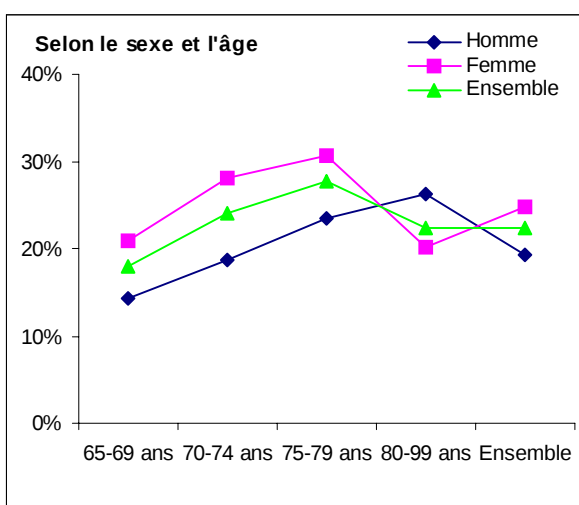
La possession du permis de conduire

Usage des modes selon la possession du permis de conduire



La possession d'un abonnement TC

Usage des modes selon la possession d'un abonnement TC



2.3 Permis de conduire et usage de la voiture

60% des personnes âgées ont le permis mais de fortes disparités existent entre les sexes : le taux monte à près de 90% pour les hommes, contre 40% pour les femmes. La possession du permis décroît fortement avec l'âge pour les femmes, mais de façon presque insensible pour les hommes. Cet effet de génération peut annoncer des taux de possession du permis de plus en plus importants pour les femmes.

En toute logique, le permis a une incidence sur la fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur. Il a aussi un impact sur les passagers de voiture et de bus urbain : les femmes seniors n'ayant pas le permis sont plus fréquemment passagères de voiture et de bus que celles ayant le permis. Elles trouvent là des modes alternatifs à la voiture particulière qu'elle ne peuvent pas conduire.

2.4 Abonnement et usage des transports en commun

Environ 20% des personnes du troisième âge possèdent un abonnement de transport en commun (TC), ce qui correspond au taux observé tous âges confondus dans les enquêtes ménages déplacements Françaises. Parmi ces abonnés, près de 60% bénéficient d'un abonnement gratuit. C'est en effet le troisième âge, avec les personnes à faibles revenus, qui bénéficie bien souvent de la gratuité. Les femmes ont un taux d'abonnement plus élevé que les hommes : le quart des femmes sont abonnées, contre 19% des hommes. Par ailleurs, le taux d'abonnés augmente avec l'âge, sauf après 80 ans pour les femmes, ce qui fait chuter le taux global. Nous passons ainsi de plus de 30% d'abonnées chez les femmes de 75-79 ans à près de 20% à 80 ans et plus. Cet âge de 80 ans semble donc une charnière dans l'utilisation fréquente des bus urbains.

Qu'en est-il des habitudes de déplacement en bus pour ces possesseurs d'abonnements TC ? Les abonnés aux transports en commun fréquentent plus régulièrement les bus que les non-abonnés, et utilisent moins la voiture, tant comme conducteur que comme passager.

La multimotorisation est caractéristique des ménages de plus de deux personnes, des individus de niveau d'instruction supérieur et des hauts revenus. Elle influe sur l'usage de la voiture comme conducteur. Elle représente un frein à l'usage habituel des transports en commun.

La possession du permis est une caractéristique très largement masculine. Elle induit un usage plus faible de la voiture en tant que passager et des transports en commun.

La possession d'une voiture et du permis sont des freins à l'utilisation des transports en commun et favorisent fortement l'usage de la voiture en tant que conducteur. L'utilisation de la voiture en tant que passager est surtout liée au nombre de voitures dans le ménage. L'usage des bus est, quant à lui, fortement favorisé par la possession d'un abonnement, 60 % des abonnements étant gratuits.

Problèmes de circulation et transports exprimés par les personnes âgées

Voici une liste de points qui concernent la circulation et les transports dans votre agglomération. Pour chacun d'eux, pouvez-vous me dire s'il pose actuellement un problème plutôt important ou plutôt pas important ?

	Plutôt important	Plutôt pas important	Sans opinion	Ensemble
Risques d'accident	59%	37%	4%	100%
Pollution automobile	57%	39%	4%	100%
Circulation	56%	40%	5%	100%
Stationnement	54%	39%	7%	100%
Bruit de la circulation	46%	52%	2%	100%
Transports en commun	39%	51%	10%	100%
Déplacements à pied	38%	58%	4%	100%
Déplacements à vélo	33%	45%	22%	100%
Déplacements en deux roues motorisés	27%	46%	27%	100%

Point le plus important concernant la circulation et les transports dans votre agglomération.

Risques d'accident	23 %
Pollution automobile	16 %
Stationnement	13 %
Circulation	12 %
Bruit de la circulation	9 %
Transports en commun	9 %
Déplacements à pied	6 %
Déplacements à vélo	4 %
Déplacements en deux roues motorisés	1 %
Aucun, sans opinion	7 %
Ensemble	100 %

2.5 Opinions des personnes âgées

Nous avons vu que la possession d'une voiture, du permis ou d'un abonnement de bus conditionnait l'usage des différents modes de transport. Si ces données sont facilement mesurables, il n'en est pas de même pour l'image que peuvent avoir les personnes âgées des déplacements urbains. Pourtant, les opinions sur les différents moyens de transport influent sur leurs usages.

Nous nous sommes donc intéressés aux questions posées dans les enquêtes pour appréhender l'opinion des seniors. Les enquêtes ménages offrent un volet de questions d'opinion sur les transports en milieu urbain. Nous bénéficions ainsi d'un sondage auprès de plus de 5 000 personnes, ce qui permet une bonne fiabilité des résultats. Notons toutefois que ces questions concernent non pas les difficultés réellement rencontrées par la personne interrogée mais le jugement accordé aux problèmes qui se posent dans l'agglomération.

Le troisième âge considère les risques d'accident, la pollution automobile, la circulation et le stationnement comme des problèmes importants de circulation et de transports. Comme pour l'ensemble de la population Française, nous constatons une sensibilisation au thème environnemental qu'est la pollution automobile. L'insécurité routière et les difficultés de circulation sont aussi un thème récurrent d'insatisfaction.

Par contre, le bruit de la circulation, les transports en commun et les déplacements à pied sont jugés comme posant un problème "plutôt pas important". Il semble que l'insécurité des déplacements à pied soit plutôt sous-estimée : 58% jugent le problème "plutôt pas important".

Si les transports en commun ne posent majoritairement pas de problèmes, 10% des personnes interrogées n'ont pas d'opinion. Cette difficulté à se positionner se retrouve encore plus pour les déplacements à vélo (22%) et les déplacements en deux roues motorisés (27%). L'absence d'opinion est peut-être liée à la non-familiarité avec les modes de transport concernés. Tout comme une image négative ou positive d'un moyen de transport influence son usage, la "non-image" des déplacements en transport collectif et en deux roues risque d'avoir un impact sur la mobilité.

Parmi ces points jugés importants, il est intéressant de voir que les personnes âgées désirent voir des améliorations, en priorité contre les risques d'accident, devant la pollution automobile. Ensuite, la hiérarchie confirme l'importance accordée sur les différents items. Le peu d'importance accordé aux déplacements en deux-roues se trouve encore confirmé, avec moins de 5% des "suffrages".

2.6 Problèmes de handicap

Le présent document n'a pas pour objet principal d'étudier le handicap. Toutefois, les capacités fonctionnelles des individus diminuent avec l'âge dès 50 ans. Ainsi, les gênes ressenties lors des déplacements peuvent conditionner la mobilité des personnes âgées. Cette partie de l'étude se penche donc sur la question du handicap dans les déplacements, question posée comme suit dans l'enquête réalisée sur l'agglomération lyonnaise en 1995 : *“ Vous estimez-vous handicapé, physiquement et à titre permanent, dans vos déplacements ? ”*⁹

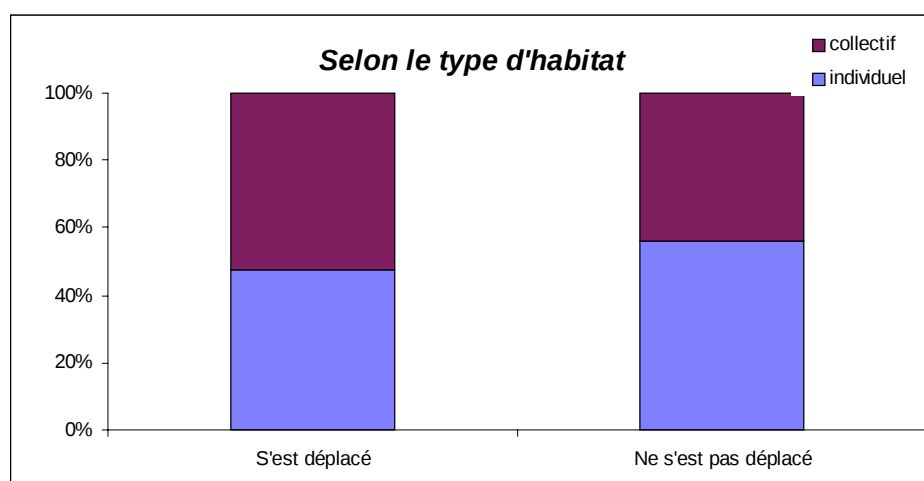
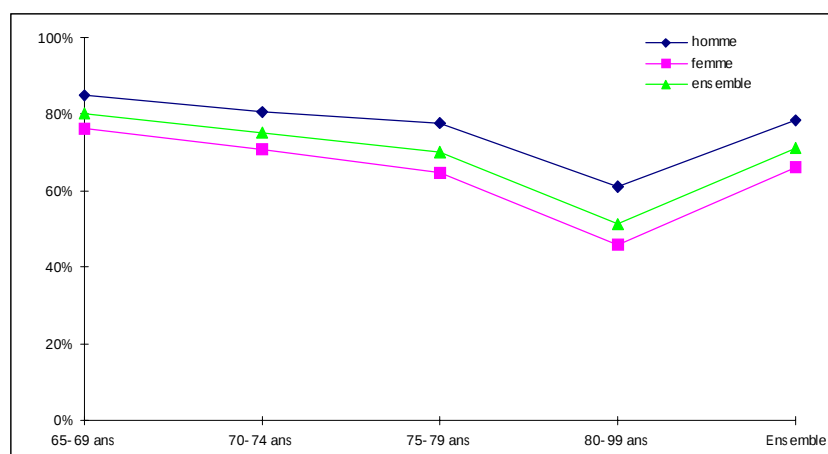
20% des personnes âgées lyonnaises s'estiment handicapées dans leurs déplacements. Ces personnes sont surtout des femmes (65% contre 57% dans la population totale). Les personnes handicapées sont plus âgées que la moyenne (35% de 80 ans et plus, contre 25% dans la population étudiée). Par ailleurs, les personnes âgées handicapées sont deux fois moins mobiles que la moyenne (40% de non-mobiles contre 20%).

Les risques d'accidents, la pollution automobile, la circulation et le stationnement sont considérés comme des problèmes importants par les personnes âgées, tandis que la marche, le bruit de circulation et les transports collectifs ne leur posent pas de problèmes.

L'analyse de l'enquête de Lyon montre que le handicap restreint la mobilité des personnes âgées.

⁹ Il n'y a pas de telle question dans le questionnaire standard CERTU. L'étude nationale ne peut donc pas approfondir le sujet. Sur Lyon, 322 Lyonnais de 65 ans et plus ont répondu oui. De ce fait, l'analyse par sexe, âge, habitudes de déplacement et mobilité sera donc assez succincte, vu la faiblesse de l'effectif enquêté.

Mobilité de la veille (pourcentage de personnes s'étant déplacé)



3. La pratique de mobilité des personnes âgées

Une fois posé ce portrait des personnes âgées interrogées, nous pouvons aborder la question de la mobilité ou non-mobilité la veille du jour d'enquête. Il ne s'agit donc plus d'habitudes hebdomadaires déclarées, mais de la réelle pratique quotidienne. En quoi les paramètres descriptifs (sexe, âge, situation familiale, motorisation, permis de conduire et abonnement au transport collectif) influent-ils sur le fait de sortir de son domicile un jour moyen de semaine ?

3.1 Qui se déplace un jour donné ?

En moyenne, 71% des seniors vivant en milieu urbain se sont déplacés la veille. La moyenne nationale observée dans les enquêtes ménages est de 80% à 90% environ selon les villes. Le troisième âge reste donc plus à son domicile que le reste de la population. La mobilité diminue progressivement avec l'âge et chute nettement à partir de 80 ans. Par ailleurs, les femmes sortent moins de leur domicile que les hommes, et ce quel que soit leur âge.

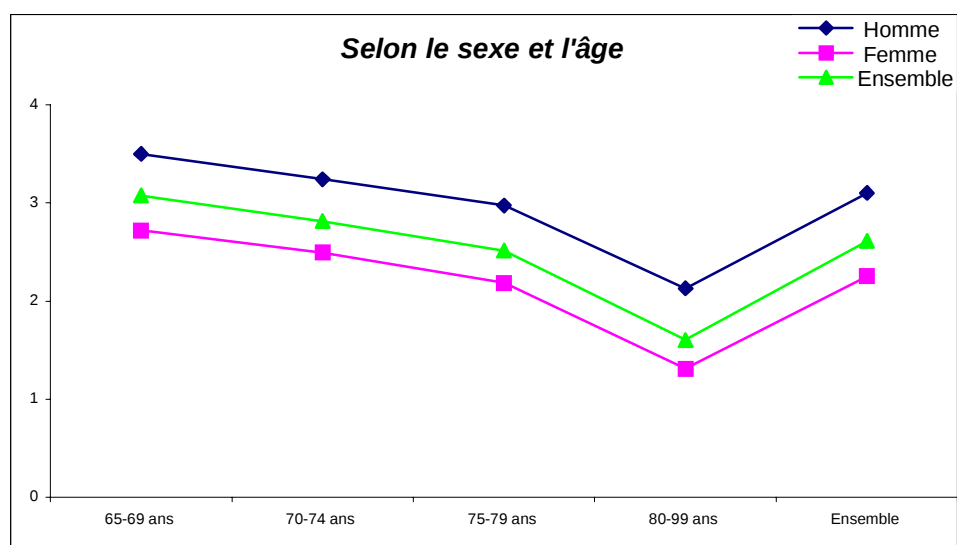
Les personnes seules sortent autant que les personnes vivant en couple. Par contre, nous constatons que les personnes qui se sont déplacées la veille sont plus motorisées que les non-mobiles, possèdent plus le permis (67% contre 46%) et sont plus nombreuses à être abonnées aux transports urbains (24% contre 18%).

3.2 Quel type d'habitat et de mobilité ?

Nous pouvons supposer que le type d'habitat est aussi un facteur de plus ou moins grande mobilité. Les personnes en maison individuelle ont des activités de loisirs différentes (jardin, bricolage), leur offrant un autre mode de vie que celles logeant en immeuble. Cela peut modifier leur rapport aux déplacements.

Les personnes âgées vivant dans les grandes agglomérations sont un peu plus nombreuses en habitat individuel (45% de l'échantillon) qu'en habitat collectif (40% des individus). Celles vivant en habitat collectif se déplacent plus que celles en maison individuelle (74% de mobiles contre 67%). Les personnes ayant des maisons individuelles vivent peut-être plus en "autarcie" que les autres. Elles peuvent notamment être sorties de leur maison, dans leur jardin, mais ce déplacement n'est pas comptabilisé dans les enquêtes. De nouveaux comportements peuvent se dessiner dans les années à venir, avec la multiplication des "doubles résidences" (maison de campagne et appartement en ville).

Mobilité de la veille (nombre de déplacements par jour et par personne)



3.3 Combien de déplacements ?

Les seniors effectuent 2,61 déplacements par personne et par jour. La tendance nationale observée dans les années 90 en France se rapproche de 4 déplacements quotidiens. N'en tirons pas la conclusion trop simple que le troisième âge se déplace moins que le reste de la population. En effet, si nous ne tenons pas compte des déplacements obligés des actifs et des scolaires¹⁰, estimés à deux déplacements journaliers, la mobilité des personnes âgées est quasi-identique à celle des autres catégories sociales.

La mobilité décroît avec l'âge. Cette baisse s'accroît fortement à partir de 80 ans. L'inégalité selon le sexe, constatée dans l'ensemble de la population, se remarque aussi chez les seniors. Ainsi, les hommes se déplacent nettement plus que les femmes, et ce quel que soit leur âge : 3,10 déplacements quotidiens effectués par les hommes, contre 2,25 pour les femmes.

Par ailleurs, lorsque la motorisation, la possession du permis ou d'un abonnement au transport collectif, le revenu et le niveau d'instruction augmentent, le nombre moyen de déplacements par jour des personnes âgées augmente aussi.

Nombre de déplacements moyen par personne et par jour, selon différents critères

	Mobilité
Niveau d'instruction supérieur	3,50
Personne multi-motorisée	3,16
Avec permis	3,07
Revenus annuels supérieurs à 120 000 F	3,07
Personne motorisée	2,83
Niveau d'instruction secondaire	2,80
Avec abonnement TC	2,78
Moyenne des personnes âgées	2,61

La familiarisation plus ou moins grande avec des modes de transport n'influe pas seulement sur l'usage du mode concerné (permis et motorisation pour la voiture, abonnement pour les transports en commun), mais aussi sur le simple fait de sortir de chez soi chaque jour.

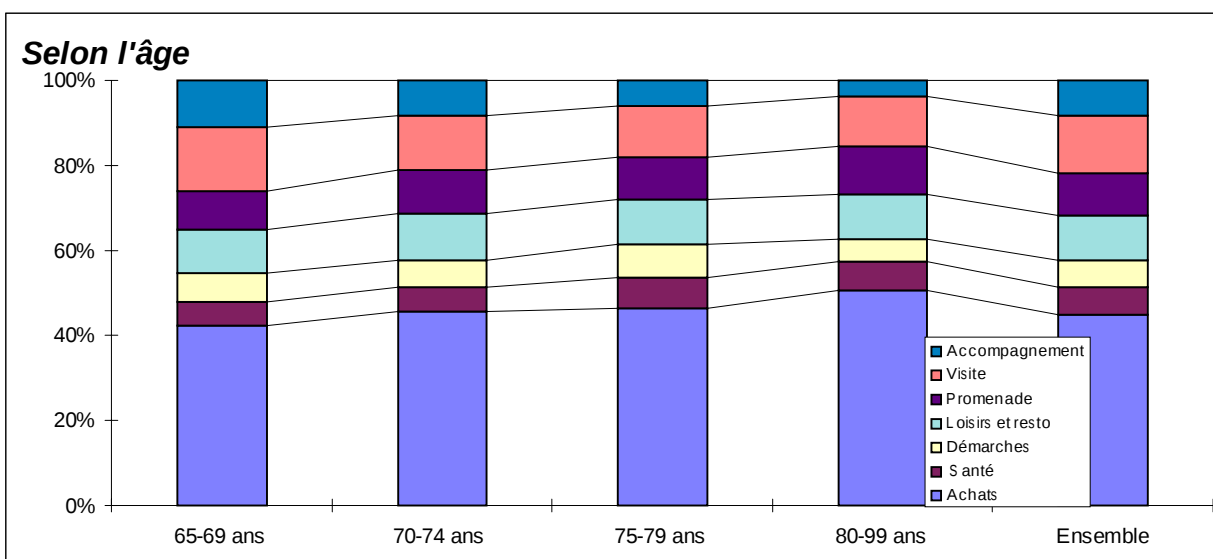
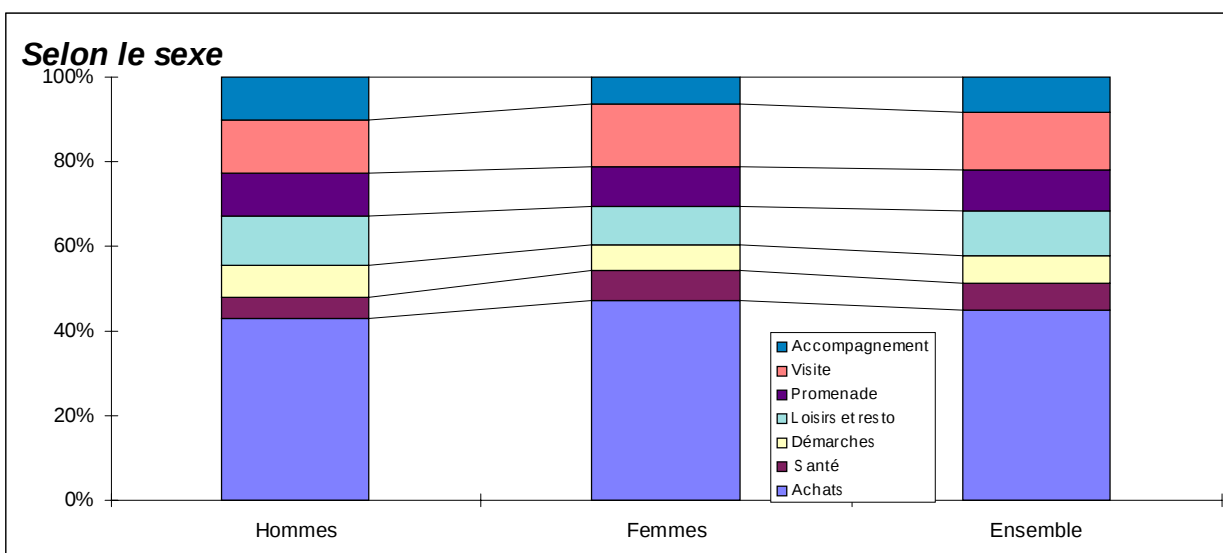
On constate plus de sorties du domicile pour les personnes habitant en immeuble collectif.

Les personnes âgées ont une mobilité moyenne sensiblement égale au reste de la population, déduction faite des déplacements obligés par l'activité salariée ou l'éducation. Le nombre de déplacements moyens fluctue selon de nombreuses caractéristiques socio-économiques, en particulier le niveau d'instruction et la multi-motorisation.

¹⁰ Dont la mobilité globale est aux alentours de 4,5 déplacements par jour.

Motifs des déplacements de la veille, hors retour au domicile

petit et moyen commerce	28%
magasins, super et hypermarchés	14%
marché couvert et de plein vent	3%
multimotifs en centre commercial	0%
Total achats	45%
loisirs	8%
restauration hors du domicile	2%
Total loisirs	10%
Visite à des parents ou amis	13%
Promenade, lèche-vitrines	10%
Accompagnement	8%
Santé	6%
Démarches	7%
Ensemble des motifs hors retour au domicile	100%



4. Les déplacements des personnes âgées

Nous allons aborder dans cette partie l'analyse plus détaillée des déplacements de la veille par mode et par motif.

4.1 Quels motifs de déplacement ?

Dans les enquêtes ménages déplacements standard CERTU, un déplacement est défini avant tout par un motif. Ceux-ci sont regroupés selon de grands thèmes. Le principal motif de déplacement des seniors est constitué des achats (45%), loin devant les visites aux amis, les loisirs et la promenade.

Concernant les achats, une analyse plus fine permet de voir qu'ils sont réalisés pour près des deux tiers en petit et moyen commerce, pour moins d'un tiers en grand magasin, super et hyper marché, et enfin en marché couvert et de plein vent pour 6%. Le faible score des marchés peut s'expliquer par la référence à la moyenne journalière, qui reflète mal une pratique plutôt hebdomadaire. Les achats en magasin de proximité sont donc privilégiés par rapport aux grands magasins, situés souvent en périphérie des grandes villes (hypermarchés). Tout cela peut avoir une incidence sur le mode utilisé, les hypermarchés attirant en majorité des personnes se déplaçant en voiture.

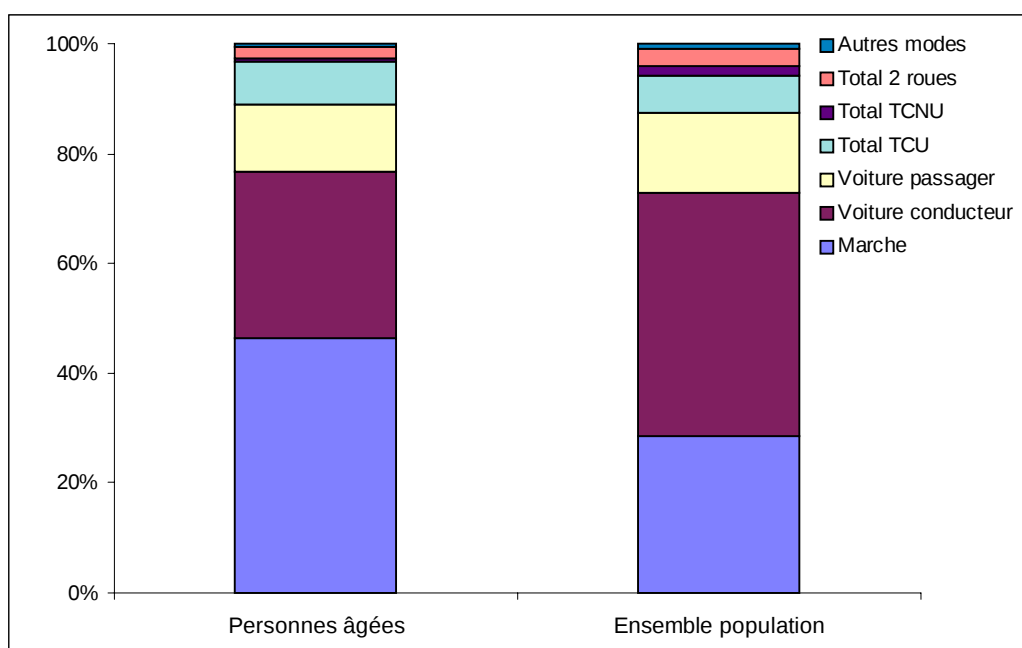
La répartition des motifs de déplacements selon le sexe est aussi déséquilibrée. Les femmes se déplacent plus pour achats, santé et visites, tandis que les hommes se déplacent plus pour les loisirs et l'accompagnement. Nous avons vu que les hommes avaient un usage habituel de la voiture plutôt comme conducteurs, les femmes plutôt comme passagères, et que les femmes possèdent moins le permis. Cela peut expliquer que les hommes soient majoritaires dans le phénomène d'accompagnement.

La prépondérance des femmes parmi les personnes les plus âgées fait augmenter la part du motif achats avec l'âge et baisser le motif accompagnement, majoritairement masculin. La part des achats augmente aussi au détriment des visites.

Modes des déplacements de la veille

Marche	46,3%
Bicyclette	1,8%
2 roues <50cc	0,4%
Total 2 roues	2,2%
Voiture conducteur	30,5%
Voiture passager	12,2%
Total voiture	42,7%
Bus urbain	6,2%
Métro	1,5%
Tramway	0,2%
Total Transports en Commun Urbains (TCU)	7,9%
Car interurbain	0,3%
SNCF	0,1%
Total Transports en Commun Non Urbains (TCNU)	0,4%
Total Transports en Commun (TC)	8,3%
Taxi	0,2%
Autres modes	0,3%
Ensemble des modes	100%

Parts de marché des modes de déplacement



4.2 Quels modes de déplacement ?

Nous avons analysé dans le précédent chapitre les habitudes déclarées d'utilisation des différents modes de transport. Mais qu'en est-il de l'usage réel qui en est fait pour les déplacements de la veille ? L'analyse des " parts de marché " des différents modes, appelée encore répartition modale, va nous permettre de voir l'importance relative des différents moyens de transports utilisés.

4.2.1 *Les modes utilisés*

Les analyses nationales faites sur la mobilité des années 80 montraient que¹¹ :

- la marche, avec environ un tiers des déplacements, perdait du terrain ;
- les deux roues s'effondraient par rapport à la place qu'ils tenaient dans les années 70, notamment dans les trajets domicile - travail en mobylette ;
- les transports en commun résistaient tant bien que mal face à la part exponentielle que prenait la voiture dans les déplacements. Suivant les agglomérations et les politiques menées en faveur des transports en commun, la part des transports en commun oscillait entre 5 et 15% de tous les déplacements.

Depuis, la répartition des modes n'a guère changé, si ce n'est que la mobilité globale des Français s'est mise à augmenter vers le milieu des années 90. Chez les seniors interrogées, les parts de marché globales se répartissent comme ci-contre.

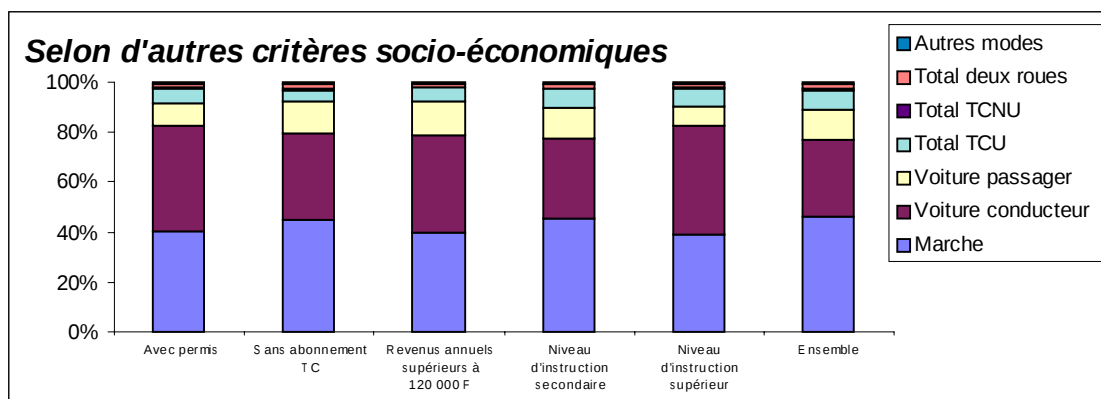
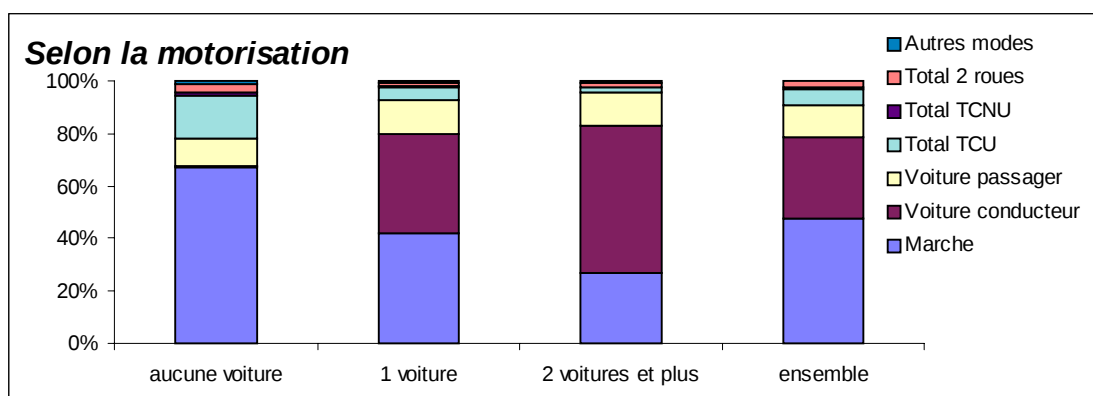
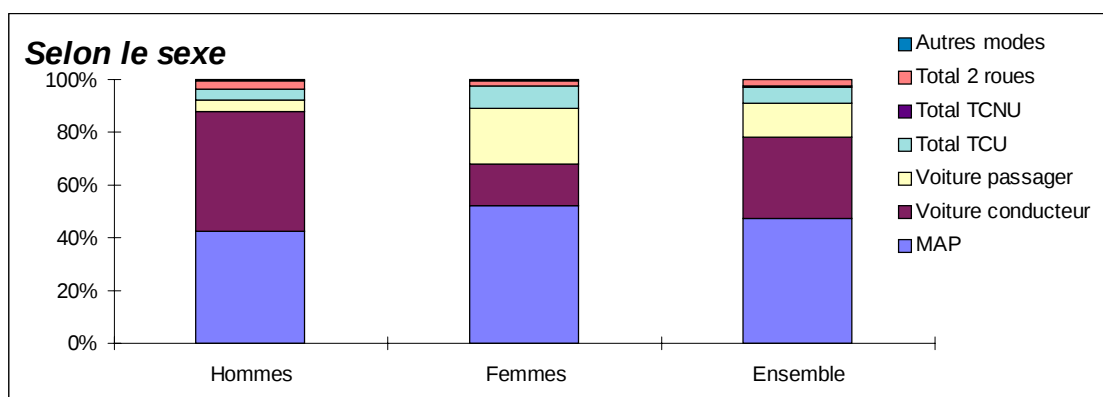
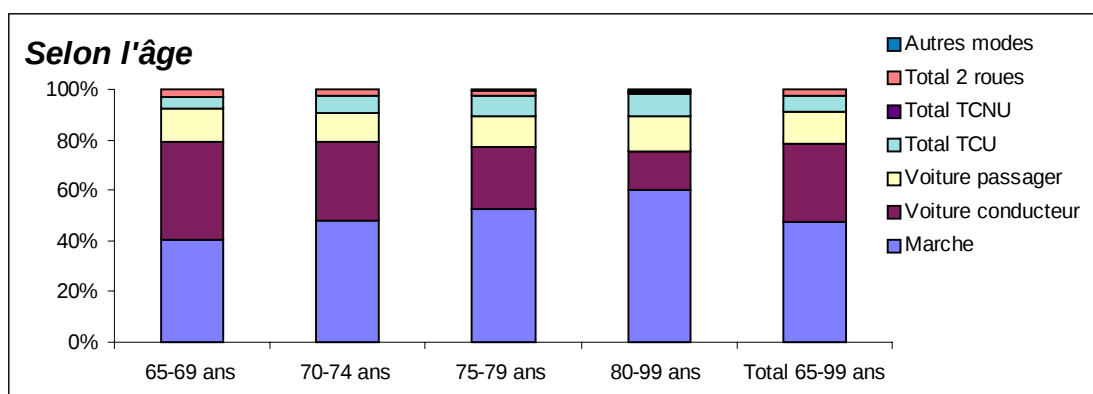
Avec près d'un déplacement sur deux effectué à pied, le troisième âge forme une catégorie de " marcheurs " bien plus importante que le reste de la population, au détriment de la voiture. Cette dernière est quand même le deuxième mode le plus utilisé, avec 43% des déplacements effectués, mais plus faible que pour l'ensemble de la population. Parmi ceux-ci, deux sur trois sont faits en tant que conducteur, le reste comme passager. Viennent ensuite les transports en commun avec 8% des déplacements et les deux roues qui en représentent 2%. La faiblesse de ce pourcentage montre que, comme pour le reste de la population, les deux-roues n'ont pas le caractère de mode alternatif à la voiture.

Si nous nous intéressons plus particulièrement aux six villes de l'enquête bénéficiant d'un Transport en Commun dit en Site Propre (TCSP)¹², nous remarquons que la part de marché des transports en commun est nettement plus élevée dans ces villes. Certes le site propre est plus performant. Mais la mise en place d'un site propre induit un effet qualité du réseau dans son ensemble avec une part de marché des bus " classiques " supérieure à celle des villes sans TCSP. Il est donc logique qu'on trouve une part plus importante de déplacements en transports collectifs chez les personnes âgées.

¹¹ Cf. 10 ans de mobilité urbaine. Les années 80. CETUR, novembre 1990.

¹² Avec une voie réservée, tels les tramways (Lille, Marseille, Strasbourg) et métros (Lille, Lyon, Marseille, Rouen, Toulouse)

Parts de marché des modes de déplacement



Modes des déplacements de la veille

	Villes à TCSP	Autres villes	Toutes villes
Bus	7,4%	5,0%	6,2%
Tramway	0,3%		0,2%
Métro	2,8%		1,5%
Total Transports Collectifs Urbains	10,5%	5,0%	7,9%
Autres modes	89,5%	95,0%	92,1%
Ensemble des modes	100%	100%	100%

4.2.2 La répartition des modes selon le sexe et l'âge

La part de marché des conducteurs de voiture particulière décroît avec l'âge, et tous les modes alternatifs - marche, voiture passager, transports en commun - suivent le mouvement inverse. Le vélo a une part de marché négligeable.

Cette différence dans les tranches d'âge est liée en partie à la différence de répartition des sexes selon l'âge. Les femmes marchent plus que les hommes (50% de part de marché, contre 40%), sont trois fois moins conductrices (15% contre 45%), sont cinq fois plus passagères (20% contre 4%) et empruntent environ deux fois plus les TC (8% contre 4%).

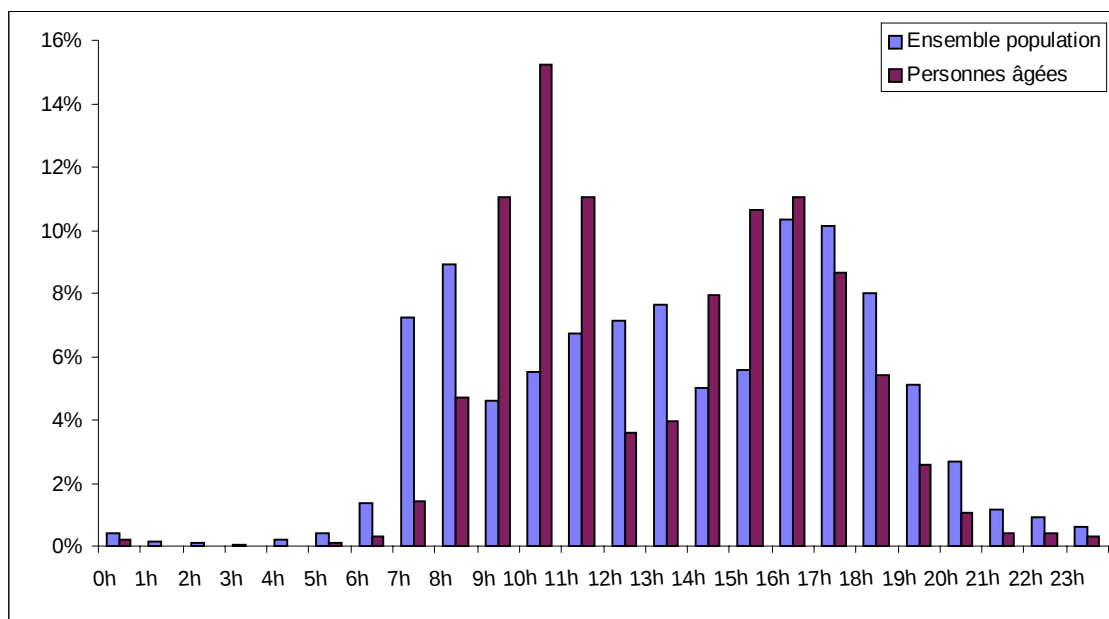
4.2.3 La répartition des modes selon la motorisation

La motorisation des personnes fait logiquement augmenter la part de marché des conducteurs et passagers de voiture : d'insignifiante pour les non-motorisés, elle atteint 37% puis 56% respectivement pour les mono- et multi-motorisés. Corrélativement, la motorisation fait fortement baisser les parts de marché de la marche et des transports en commun.

4.2.4 L'incidence des autres critères socio-économiques

Nous avons vu dans la partie 3 que la possession du permis, la hausse du niveau d'instruction et des revenus faisaient augmenter la mobilité moyenne des seniors interrogés. Cette hausse profite essentiellement aux conducteurs de voiture, et dans une moindre mesure à leurs passagers. En effet, ces facteurs socio-économiques font baisser les parts de marché des modes alternatifs à la voiture conducteur (TCU et marche à pied).

Répartition horaire des déplacements



4.3 Quand et pour quelle durée sortent les personnes âgées ?

La ventilation horaire des déplacements permet de déterminer les “ heures de pointe ” que pratique le troisième âge. Les heures de pointe des seniors se situent de 10 heures à 11 heures et de 16 heures à 17 heures. Les déplacements des personnes âgées sont beaucoup moins étalés que la moyenne car la pointe horaire maximale dépasse les 15%, contre seulement 12% pour le reste de la population.

4.3.1 Les heures de pointe

L'heure de pointe du matin se situe pendant les heures creuses du reste de la population. Elle s'explique par les achats alimentaires dits “ quotidiens ” (pain, journal, etc.) plutôt réalisés cette partie de la journée.

Par contre, la pointe de l'après-midi “ empiète ” sur celle des actifs qui débute à 16 heures 30 dans l'ensemble des villes étudiées. Elle correspond au rythme de vie différent des personnes âgées, avec les activités de l'après-midi (en majorité visites et loisirs) qui débutent après la sieste. Elle est aussi peut-être due à une envie de “ voir du monde ” pour ne pas se couper du reste la population.

4.3.2 Le budget temps de déplacement

Les personnes âgées passent environ 50 minutes par jour à se déplacer, sensiblement comme l'ensemble de la population. Le temps moyen passé suivant le mode de transport utilisé reflète aussi les tendances nationales : des déplacements à pied d'environ ¼ d'heure, 20 minutes chaque jour en moyenne en voiture et plus d'1/2 heure à utiliser les transports en commun.

Les achats constituent le motif “ obligé ” des personnes âgées, c'est la raison principale qui les fait sortir du domicile. La sociabilité constitue le deuxième motif, car elle engendre des déplacements de visite et de loisirs. Les femmes se déplacent plus pour achats et les hommes pour accompagnement. D'où une part plus importante des achats avec l'âge et une baisse du motif accompagnement.

La moindre possession du permis et de la voiture, le plus faible niveau d'instruction des femmes, et a contrario le plus fort taux d'abonnement aux transports en commun, sont des facteurs déterminants de la différence de répartition des modes de transport entre les sexes.

Les personnes âgées privilégient leurs déplacements en milieu de matinée, mais partagent aussi le début de la pointe de l'après-midi de l'ensemble de la population. Tout comme eux, ils passent en moyenne 50 minutes de leur journée dans les déplacements.

5. Synthèse bibliographique

Cette synthèse bibliographique cherche à mettre en perspective les résultats de l'analyse des enquêtes ménages déplacements, par rapport aux publications récentes faites en France et à l'étranger sur cette question de la mobilité des personnes âgées. Elle bénéficie de la participation du CERTU à la Table ronde organisée par la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) sur "Transport et vieillissement de la population" et au groupe d'experts de l'OCDE (Organisation pour la Coopération et le Développement Economique) qui s'apprête à publier son rapport intitulé "Problèmes de sécurité et questions de mobilité pour une société vieillissante".

La synthèse est organisée selon les thèmes :

- Automobile et mobilité
- Usage des différents modes de déplacement
- Mobilité locale
- Mobilité et handicap

5.1 Automobile et mobilité

La mobilité des seniors en Ile-de-France. J.P; Orfeuill et C. Mangeney (1999)
Les nouveaux captifs de l'automobile. J.L. Madre (1999)
Equipement et multi-équipement en automobile des ménages franciliens. C. Mangeney (1999)

Les "conséquences du vieillissement de la population" sur l'utilisation des transports ont fait l'objet d'une publication des Cahiers de l'IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France) au premier trimestre 1999. Trois articles analysent les données de l'enquête globale transports d'Ile-de-France, réalisée en 1991, ainsi que celles du recensement de 1990.

Principales données chiffrées

La mobilité décroît avec l'âge, dès 40 ans. Les personnes se déplacent moins pour des activités personnelles et recherchent des déplacements de plus faible distance pouvant s'effectuer de plus en plus à pied et dans un temps plus court, si possible en dehors de la pointe du matin.

Au sein de la population des 60 ans et plus, les mobilités présentent des disparités liées au sexe, à la composition du ménage (couple ou personne seule), à l'accès personnel à l'automobile, à l'existence d'un handicap d'autant plus gênant que la personne est plus âgée. Les femmes se déplacent moins, surtout moins en voiture. Par contre, la solitude augmente leurs déplacements, plus que ceux des hommes. Dans ce cas, c'est la mobilité à pied qui s'accroît. Les femmes en couple dans un ménage motorisé sont moins mobiles que les femmes seules non motorisées mais elles utilisent plus la voiture même si elle ne conduisent pas. Un handicap réduit la mobilité tous modes des plus de 60 ans quel que soit le sexe. Pour les plus de 75 ans, le mode TC est le plus concerné par la baisse de fréquentation.

Pour tous ces facteurs, réduisant le nombre de déplacements, une évolution vers une reprise de la mobilité se fait cependant nettement sentir entre 1983 et 1991.

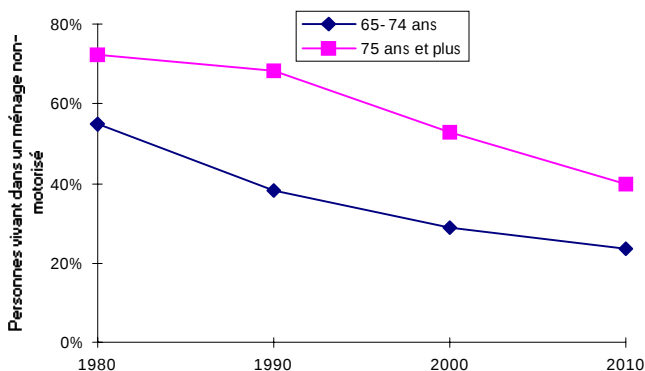
Le phénomène lié à l'âge est moins marqué en Ile de France que dans le reste du pays. Les plus de 60 ans sont plus mobiles à Paris qu'en banlieue, et les habitants de la petite couronne sont plus mobiles que ceux de la grande couronne.

Le taux de motorisation des ménages est une clé de la mobilité. **En Ile de France**, l'accès des ménages âgés à la voiture et à la seconde voiture est plus développé. Les hommes de 60-75 ans ont de plus en plus souvent le permis de conduire (65% en 1983 et 77% en 1991) et les femmes appartiennent de plus en plus à un ménage motorisé (46% en 1983, 60% en 1991). L'équipement en voiture est lié au lieu d'habitation, à l'activité professionnelle antérieure et à la structure familiale. Il est plus important dans les zones peu denses et quand les actifs ne travaillent ni sur leur lieu de résidence ni à Paris. Cet écart se réduit avec l'activité professionnelle et la composition familiale : les cadres sont plus facilement multi-équipés que les chômeurs, 90% des couples avec enfants ont une voiture et un couple sur trois a plusieurs voitures. La tendance aujourd'hui est que les habitudes prises dans la vie active se retrouvent dans les déplacements après la retraite.

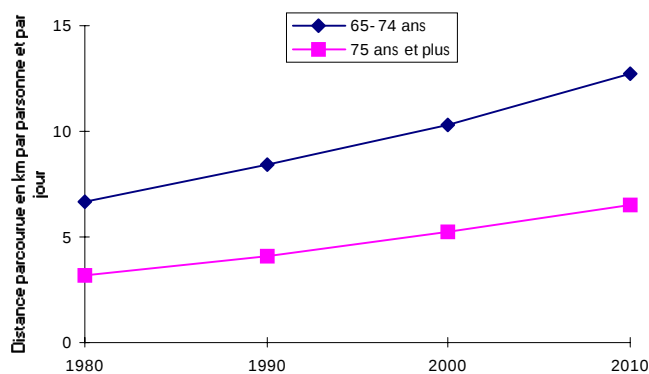
Perspectives

Les générations issues du baby-boom et de l'essor automobile arrivent nombreuses à la retraite, en étant captives de la voiture et non plus des transports collectifs. Elles sont d'autant plus motorisées qu'elles vivent en périphérie.

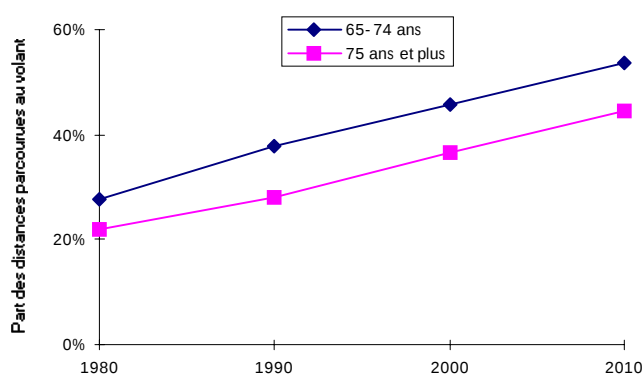
En Ile de France, le taux des personnes âgées vivant dans un ménage sans voiture baisse régulièrement depuis 1980. Il devrait se stabiliser dans les années 2000 :



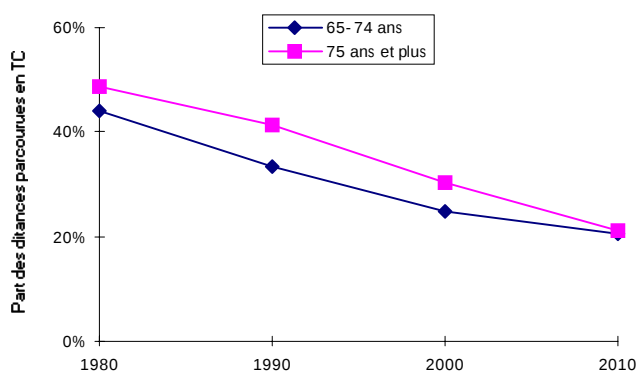
Les personnes âgées seront de plus en plus mobiles.



Elles conduiront de plus en plus, ce qui contribuera à maintenir leur autonomie.



Et elles utiliseront de moins en moins les TC (métro et trains).



Prospective de la motorisation et de la mobilité des personnes âgées : comparaison Montréal - Paris – Grenoble. Y. Bussière, J.L. Madre, J. Armoogum (1998)

Motorisation et mobilité dans la région urbaine de Grenoble à l'horizon 2010, J.L. Madre, C. Girard (1996)

Actuellement, les revenus des ménages et les prix du marché sont les principaux déterminants du taux de motorisation. L'approche démographique de l'évolution de la motorisation tient compte de l'histoire de la diffusion de l'automobile et tend à déterminer le phénomène de saturation qui s'amorce. L'analyse s'appuie donc sur trois facteurs combinés que sont le moment du cycle de vie, la génération (ou cohorte) et la période observée (la date).

Trois modèles démographiques “ âge - cohorte ” de projection à long terme ont été menés à Montréal, Paris et Grenoble, permettant d'estimer le taux de motorisation et la mobilité des personnes âgées à l'horizon 2010.

Perspectives

Pour la période 1990-2010, le vieillissement de la population est net en banlieue. L'habitat périurbain explose, alors que dans les zones centrales, où les départs sont plus nombreux, la population stagne.

Il se produit une progression de la motorisation dans tous les groupes d'âge à cause d'un effet de génération, et une saturation chez les plus jeunes. Cette augmentation de la motorisation, doublée de l'étalement urbain, développe la mobilité chez les personnes âgées, en terme de distance parcourue. A Montréal, elle passe de 6,4 km à 11,6 km et à Paris de 4,1 km à 6,5 km. L'avenir de la congestion dépendra des choix (modes, destinations, horaires) que feront les habitants de l'espace périurbain.

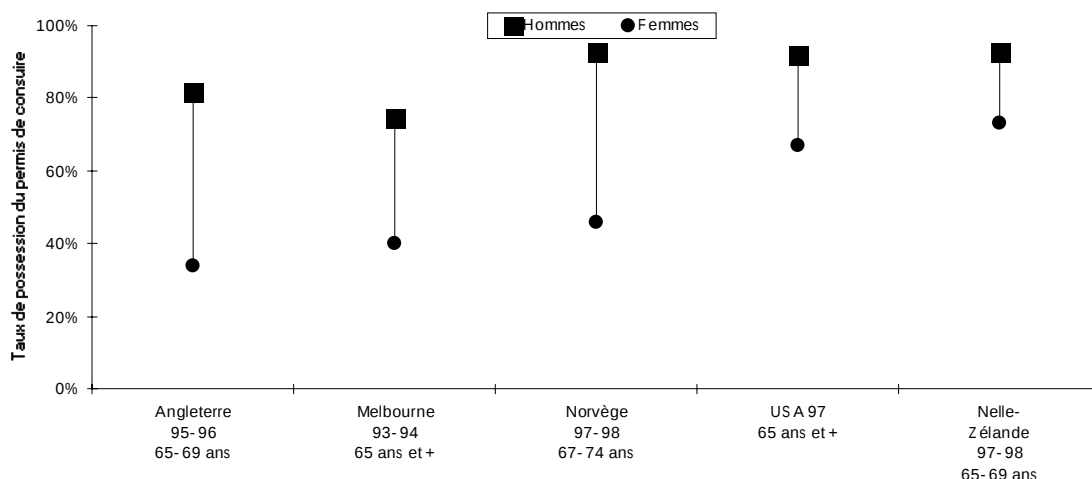
Les parts modales, évaluées en distance parcourue, évoluent aussi sur les trois sites étudiés. La part modale VP conducteur augmente, surtout au détriment des transports collectifs, et ceci même chez les 75 ans et plus. La part de marché VP passager diminue pour les habitants de la périphérie, mais augmente pour le centre ville. Par contre, bien que l'on enregistre une baisse, les taux de marche à pied resteront relativement importants et dépasseront partout les 15%.

Comparaison internationale

La **possession du permis de conduire** est plus importante chez les hommes âgés que chez les femmes dans beaucoup de pays comme en France. Mais les perspectives montrent que cette différence s'estompera chez les futures cohortes. En Angleterre, en 1996-1998, le taux de possession du permis est monté à 73% chez les femmes de 40 à 49 ans, contre seulement 34% des 65-69 ans un an auparavant (DETR- 1999).

On observe les mêmes perspectives en Australie (Rosenbloom- 1998). A Melbourne, la différence hommes femmes est marquante en 1993-94 : 75% des hommes de 65 ans et plus ont le permis, contre 40% des femmes. Mais chez les 44-54 ans à la même période, les taux montent respectivement à près de 100% et 90%.

En Australie, les personnes de 80 à 84 ans ayant le permis font un tiers de déplacements en plus que les personnes sans permis.



Mais la possession du permis ne signifie pas forcément **accès à la voiture**. En Suède en 1994-1996, 80% des hommes âgés de 65 à 74 ans ont accès à la voiture contre seulement 45% des femmes.

Au Royaume-Uni, les projections prévoient que d'ici 2030, 92% des ménages avec deux adultes retraités et 50% des célibataires retraités posséderont au moins une voiture (DETR- 1999).

De nombreuses études observent la mobilité sous les deux angles de **nombre de déplacements** et de **distance parcourue**. Ainsi, en Norvège, la mobilité en termes de déplacements baisse avec l'âge. Les distances parcourues diffèrent selon le sexe : chez les personnes de 75 ans et plus, 25 km par jour pour les hommes contre 9 km pour les femmes (Hjorthol- 1999).

Les perspectives diffèrent aussi. En Angleterre, Suède et Norvège, la mobilité stagne depuis 10-15 ans, mais la longueur des déplacements augmente. Aux USA, les deux facteurs augmentent chez les personnes âgées de plus de 65 ans, plus vite que dans les autres classe d'âge (Rosenbloom- 2000). Enfin, aux Pays-Bas, on constate une augmentation dans les années 80 pour les 65 ans et plus, mais une stabilité dans les années 90.

5.2 Usage des différents modes de déplacement

Renouvellement des générations et usage des modes de transport chez les personnes âgées. P. Pochet (non daté).

Mobilité quotidienne et accès voiture à l'âge de la retraite : les évolutions de ces deux dernières décennies à travers les enquêtes ménages lyonnaises. P. Pochet. (1998).

Les enquêtes ménages déplacements réalisées sur l'agglomération lyonnaise par le CERTU et le CETE de Lyon en 1976-1977, 1985-1986 et 1994-1995, portent sur un échantillon supérieur à 10 000 individus dont 1500 à 2400 personnes de 60 ans et plus.

Leur analyse a été faite en utilisant la notion de génération ou de cohorte - ensemble d'individus nés à la même époque et qui a un passé commun.

Principales données chiffrées

Chez les personnes âgées, la mobilité hors déplacements en marche à pied, a fortement augmenté entre 1973 et 1978 : 2,1 et 2,5 déplacements par jour, pour se stabiliser ensuite. La mobilité est en moyenne plus faible que celle des adultes plus jeunes : en 1985, 2,7 déplacements jour de 41 minutes contre 4,3 déplacements jour de 63 minutes. Hors travail et hors études, l'écart est plus faible : 2,5 contre 2,7.

Par rapport aux 20-59 ans, les plus de 60 ans utilisent plus la marche à pied, moins la voiture en tant que conducteur comme en tant que passager ; ils n'utilisent pas plus le bus, si ce n'est que sa place dans les déplacements motorisés est plus importante, 24% contre 9%.

La croissance de l'usage de la voiture est d'autant plus notable qu'elle s'accompagne d'une désaffection des autres modes de transport entre 1978 et 1985. L'accroissement de la motorisation et l'étalement des résidences jouent un rôle déterminant dans le déclin progressif de la mobilité de proximité à l'âge de la retraite. Entre 1976 et 1994, la non motorisation chez les 60 ans et plus n'a augmenté que pour les hommes dans les centres de 6%. Elle a chuté pour les femmes de 15%, en périphérie pour les hommes de 20% et pour les femmes de 9%. La situation matrimoniale joue aussi un rôle. En 1976, environ 1% des personnes âgées lyonnaises vivant en couple sans enfant avaient le permis et deux voitures par ménage. En 1994, elles sont respectivement 22% chez les hommes et 18% chez les femmes.

Perspectives

La grande variabilité des modes de vie à la retraite provient de facteurs discriminants comme le passé professionnel, le niveau d'éducation, l'âge, la santé etc. Mais avec le renouvellement des générations, ces modes de vies évoluent du fait d'une espérance de vie accrue, permettant des projets de vie plus élaborés, et du fait d'une pratique automobile plus ancienne. La distinction entre un 3ème et un 4ème âge plus sédentaire et plus contraint sera de plus en plus une réalité, mais le passage de l'un à l'autre dépend des individus.

L'évolution vers la bimotorisation et l'accès au volant pour la femme, chez les couples âgés, n'est pas une certitude. Ce serait sans doute le cas si c'était déjà vrai avant l'âge de 60 ans, mais aussi si la localisation de la résidence le justifie.

Dans l'avenir, on verra d'une part que les modèles de localisation de résidence et de mobilité quotidienne des retraités vont se rapprocher de ceux des actifs et d'autre part, que les inégalités, dans la mobilité et l'accès à la ville, vont se développer entre les personnes âgées, en fonction de leur motorisation.

La SNCF doit continuer à améliorer l'attractivité du réseau ferré auprès des seniors. A. Mey. (1999)

L'ensemble de la clientèle profitera à terme des actions engagées par la RATP en direction des seniors. M.J. Loubière. (1999)

Une étude de l'UTP, les seniors et les transports publics : Les " baby boomers " ont la cinquantaine. A. Meyer. (1998)
La clientèle des seniors, approche qualitative. Enquête Income International, Rapport et Fiche de synthèse du FIER n°26.
La RATP répond au " papy boom ". R. Viennet. (1998)
Les seniors et les transports ferroviaires. M. Faugère. (1999)
Les transports en commun - Finie la galère... M. Abeille. (1988)

Plusieurs études qualitatives sur les usages et souhaits de la clientèle des transports collectifs se sont intéressé plus particulièrement au segment des personnes âgées. Les exploitants de réseaux n'ont d'ailleurs pas adopté la même limite d'âge pour les seniors – à partir de 50, 55 ou 60 ans.

Principaux enseignements

La population âgée est très hétérogène, selon l'âge, le statut d'avant et après la retraite, la situation des enfants et petits enfants. Son mode de vie est de plus en plus proche de celui des plus jeunes. Cependant, les seniors ont deux fois plus de moyens financiers. Ils représentent un marché pour les transporteurs. Ils partent plus souvent en vacances : entre 1969 et 1994, les départs des plus âgés ont augmenté de 70%, contre 37% pour l'ensemble de la population.

En Ile-de-France, les seniors représentent 31% des utilisateurs de bus, 20% de métro et environ 40% des trains de banlieues.

Pour la SNCF, en 1996, 31% des 50-64 ans et 25% des 64 ans et plus ont utilisé le train de banlieue au moins une fois dans le trimestre, comme 40% de l'ensemble de la population francilienne. En semaine comme en week-end, les seniors effectuent 12% des déplacements du réseau.

Pour la RATP, 67% des moins de 55 ans et 66% des 55 ans et plus utilisent le réseau, plus le bus que le RER.

Perspectives

En 2020, le quart de la population Française aura plus de 60 ans. En Ile-de-France, les plus de 50 ans seront 40% en 2010 et 50% entre 2025 et 2030.

Les autorités organisatrices de transports et leurs exploitants devront faire des efforts car la clientèle âgée est de moins en moins captive, elle conduit de plus en plus.

L'étude INCOME-UTP montre que , même si le choix d'un mode de transport reste lié à l'expérience antérieure de ce type de transport, les personnes âgées inactives de plus de 50 ans sont susceptibles de changer pour le transport collectif urbain si des incitations sont mises en place. En effet les valeurs relationnelles prennent de l'importance et les personnes âgées aspirent ainsi, dans les transports collectifs, à une meilleure ambiance, à une plus grande sécurité, une meilleure adéquation à leurs trajets et une prise en charge aussi complète que possible : 25 % des personnes âgées se déclarent prêtes à payer plus cher leur transport si de nouveaux services étaient fournis, tels que sécurité accrue, accompagnement, présence de personnel. De plus, des améliorations techniques pour les personnes à mobilité réduite sont jugées nécessaires.

Pour attirer cette clientèle en évolution, la SNCF doit élargir son offre. Elle a d'abord proposé la carte Vermeil de 1970 à 1992, pour les femmes de plus de 60 ans et les hommes de plus de 65 ans (âges de la retraite), puis à partir de 1992 pour tous les plus de 60 ans. Aujourd'hui, remplacée par la carte Senior et le tarif Découverte Senior, tout est mis en œuvre pour la clientèle "jeunes seniors" de 60-65 ans. L'offre pour s'adapter tient compte de la préparation au voyage, de la prise en charge dans la chaîne du voyage, de l'accessibilité au train, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite.

La RATP mène des actions spéciales seniors en terme d'information, en éditant une lettre trimestrielle et en réalisant un "plan lecture confort" agrandi ; et en terme de loisirs comme l'organisation de visites de l'espace Cybermétropole, la serre de la Cité des Sciences, le festival du cinéma "Bonjour Paris".

Comparaison internationale

L'usage de la voiture représente aux USA 80% des déplacements quotidiens des personnes âgées. Ce taux descend à 50% dans les pays européens. L'Australie et la Nouvelle-Zélande se situent entre ces deux extrêmes.

On observe des différences entre les sexes dans de nombreux pays européens. En Suède, 60% des hommes de 75 à 84 ans conduisent leur propre voiture pour leurs trajets quotidiens, contre seulement 10% des femmes.

L'usage de la voiture décline avec l'âge. Aux Pays-Bas en 1994, 47% des déplacements sont faits en voiture chez les 45-54 ans, contre 26% chez les 75 ans et plus (Tacken-1998). En Grande-Bretagne, 68% des 65-69 ans conduisent une voiture, contre seulement 40% chez les 80 ans et plus. Ces taux sont respectivement de 19% et 7% chez les femmes (Oxley-2000).

La marche représente de 30% à 50% des déplacements des Européens de 65 ans et plus. Cette part de marché est en baisse : aux Pays-Bas, elle a baissé de 20% entre 1970 et 1995. La marche à pied est remplacée par l'usage de la voiture dans la plupart des cas. En Allemagne, la part des déplacements à pied augmente régulièrement pendant la vieillesse (Börg-2000). Les plus de 80 ans effectuent plus de la moitié de leurs trajets surtout à pied. En outre les personnes âgées sont celles qui utilisent (relativement) le plus les transports publics : la part croît de 11% pour les "jeunes vieux" (60-64 ans) à 25% environ pour les très âgés (85 ans et plus).

La part de marché des **deux roues** est très disparate selon les pays : moins de 1% aux USA, de 2% à 3% en Norvège, mais 10% en Allemagne chez les personnes de 65-75 ans et même 20% aux Pays-Bas chez les 65 ans et plus. Ce qui montre que l'usage du vélo est possible à tout âge, si des conditions favorables de circulation sont réunies.

L'étude britannique visant à identifier les besoins de transport des personnes âgées et tirer des recommandations, a comporté une analyse qualitative avec six groupes, une série d'entretiens à domicile et des discussions avec un comité consultatif comprenant des exploitants, des représentants d'associations et du ministère des transports (DETR- 2001).

Le rapport met en exergue les préoccupations de sécurité des personnes âgées, leur besoin de maintenir des activités sociales, les barrières à la mobilité

rencontrées pour marcher et pour utiliser les transports collectifs et le manque de connaissance des programmes de services de transport adaptés (transport à la demande ou "shopmobility"). Le coût de certains modes de transport ou de l'utilisation d'une voiture sont aussi des problèmes identifiés.

La principale recommandation est que les planificateurs et exploitants de transport prennent une approche holistique pour résoudre les difficultés associées à chaque élément d'un voyage. Il est important de laisser un temps suffisant à des services nouveaux ou améliorés pour se mettre en place.

5.3 Mobilité locale

Prospective de la mobilité locale des personnes âgées. P. Babayou, J.L. Volatier. (1998)

Les enquêtes sur les comportements alimentaires des Français menées par le CREDOC en 1988 et 1995 permettent d'obtenir une information sur la mobilité des ménages liée à l'approvisionnement alimentaire (les types de magasins, les fréquences d'approvisionnement et les moyens de transports).

L'enquête porte sur le ménage, on tient compte des caractéristiques socio-démographiques du chef de ménage mais pas du sexe de l'individu qui répond à l'enquête. L'âge pris pour définir la population âgée est 65 ans, considéré comme seuil de modification des comportements alimentaires.

En juillet 1997, des entretiens ont été réalisés auprès d'experts (urbanisme, transport, politique sociale, vieillissement, retraite, sociologie, démographie, économie, etc.) qui ont dû réagir sur des scénarios prospectifs présentés par le CREDOC.

Principales données chiffrées

De 1982 à 1994, la mobilité est plus grande, non pas en nombre de déplacements, mais en distance parcourue. Ce fait est facilité par un gain de vitesse grâce aux choix modaux de plus en plus favorables à l'automobile, y compris pour la population âgée (aussi bien en tant que conducteur qu'en tant que passager). Cependant, si 20% des Français ne se déplacent pas un jour donné en semaine, ils sont 40% chez les plus de 65 ans.

Seule la structure des motifs change avec l'âge, en raison de la disparition du motif travail. Parmi les personnes sortant peu de leur domicile, les achats constituent le motif principal, suivi par les promenades, la sociabilité et les soins médicaux.

Perspectives

Les consommateurs rationalisent de plus en plus leur temps, même les plus âgés. Ces derniers restent cependant plus sensibles à la proximité du lieu d'achat. Leur mobilité locale, à moins de 80 km du domicile, va dans l'avenir s'uniformiser avec celles des générations plus jeunes. Dans les études prospectives, il faudra tenir

compte de ces effets de génération plus que des âges, et rechercher la transition entre “ jeune ” et “ âgé ”, et le seuil entre 3^{ème} et 4^{ème} âge évoluera.

Les services à domicile tels que la livraison de produits alimentaires et les soins médicaux à domicile constituent un potentiel de changement dans les modes de vie des personnes âgées.

5.4 Mobilité et handicap

Comment se déplacent les personnes âgées et / ou handicapées ? J.L. Madre (1997)

Dans l'enquête nationale Transports et Communications, menée en 1993 -1994 par l'INSEE et l'INRETS auprès des ménages ordinaires résidant en France métropolitaine, la question “ êtes vous gêné(e) du fait d'un handicap physique ” identifiait les personnes handicapées ^a de 6 ans ou plus, dans un échantillon de 14 200 personnes. La question sur les raisons d'absence de déplacement venait en complément, comme celle sur l'équipement du véhicule pour la conduite ou le transport d'une personne handicapée.

^a Les ménages ordinaires ne tiennent pas compte des 2 % des résidents français vivant en institutions (prisons, hôpitaux longs séjours, communautés religieuses). Seules 23% des personnes handicapées alitées sont en institution.

^b Des enquêtes “ Santé ” donnent un taux de handicapés physiques de 7% et mentaux de 3%.

Principales données chiffrées

D'après les résultats, environ 93% des personnes ne sont pas gênées dans leurs déplacements par un handicap physique, chiffre réduit à 51% si on enlève d'office les 75 ans et plus qui représentent 59% de ceux qui ne peuvent se déplacer seuls. Chez les 75 ans et plus, 48% des personnes qui ne peuvent se déplacer seules vivent seules et 20% des ménages qui comportent une personne gênée dans ses déplacements, ont des revenus plus faibles que la moyenne.

Le niveau de gêne limite la distance et la fréquence des parcours. Chez les 65-74 ans, ceux qui ne peuvent se déplacer seuls font 25 km par semaine, les personnes ayant une autonomie plus large font 95 km et les personnes autonomes, ne percevant aucune gêne réalisent 145 km. Chez les 75 ans et plus, 27% sont sortis la veille de l'enquête, 10% des plus gênés ont été à plus de 100 km dans les trois mois précédant l'enquête et 35% des autonomes. Le handicap réduit de moitié les occasions de contacts après 65 ans.

Jusqu'à 65 ans, les hommes sont plus mobiles surtout à cause de leur activité. Ensuite la tendance s'inverse. A un âge plus avancé (85 ans), les femmes sont de moins en moins mobiles, plus que les hommes parce que plus nombreuses.

La zone de résidence et l'accessibilité interviennent sur la mobilité. Le plus grand nombre de gens gênés dans leurs déplacements se situent dans le milieu rural profond à dominante agricole, plutôt que dans l'espace péri-urbain (11% et 5%). Parmi les habitants de 75 ans et plus des villes-centres, les personnes “ gênées

mais autonomes sur tout itinéraire ” se trouvent plutôt dans la périphérie (82%) qu'en banlieue ou au centre ville (respectivement 69% et 62%).

62% des personnes de 65 à 74 ans ont le permis et 49% conduisent souvent (61% chaque jour). Au delà de 75 ans, les proportions tombent à 47% et 29% (36% chaque jour).

Les véhicules équipés pour personnes handicapées concernent 4% des déplacements des personnes incapables de se déplacer seules et 1% des plus autonomes. Ils sont utilisés par des personnes de 51 ans en moyenne alors que la moyenne des gens gênés dans leurs déplacements est de 69 ans. Après 75 ans, les incapacités physiques deviennent le principal facteur de non équipement. 85% des voiturettes appartiennent à des ménages dont l'âge de référence va de 55 à 84 ans.

Perspectives

Les personnes gênées dans leurs déplacements trouvent une relative autonomie grâce à un équipement spécialisé ou à une bonne desserte en transport collectif. L'accessibilité des transports collectifs sera donc un grand enjeu dans l'avenir pour rendre ces personnes plus mobiles.

Le rôle de la voiture particulière est encore plus dominant chez les personnes âgées et/ou handicapées. Les écarts de taux de motorisation entre les générations vont s'atténuer avec l'arrivée des “ baby-boomers ” à la retraite. La voiture aura alors un rôle important, même à un âge avancé.

Pratiques des déplacements et prévalence des handicaps en situation de transport - l'apport de l'enquête globale 1991-1992 sur les déplacements des habitants de la région Ile-de-france. J.F. Ravaud, D. Velche, E. Hauet. (1994)
Handicap et comportements face aux transports : l'exemple de l'Ile-de-France. E. Hauet, J.F. Ravaud (1998)

La DREIF mène depuis 1965 des Enquêtes Globales sur les déplacements des personnes de l'Ile-de-France. Pour celle de 1991-1992, l'INSERM et le CTNERHI ont pu intégrer des questions sur le handicap. C'était une façon d'approcher les pratiques de déplacements des personnes handicapées, de ne pas les individualiser pour tenir compte des stratégies d'utilisation des moyens de transports et leurs spécificités éventuelles.

Le questionnaire sur le handicap a été rempli par 967 ménages soit 8,6% des enquêtés et 1052 individus soit 3,7% des enquêtés. Redressé, le nombre de personnes handicapées est de 394 000 sur 9,5 M d'habitants en Ile-de-France soit 415 pour 10 000 habitants.

Les types de handicaps sont largement balayés. Cependant, par rapport aux déplacements, cette approche laissant au candidat le choix de s'autodésigner comme handicapé a quelques limites. Elle sous-évalue le problème mental et la difficulté à se déplacer du fait de l'âge.

Principales données chiffrées

Les difficultés les plus souvent rencontrées se rapportent à la marche (68,8%) et aux montées et descentes (67,9%).

La moyenne générale des déplacements quotidiens tous modes est de 3,49. Pour les personnes handicapées, elle est de 1,97. Pour les déplacements à pied les nombres moyens sont respectivement 1,18 et 1,01 et pour les déplacements motorisés 2,31 et 0,95. Ce phénomène est plus important après 60 ans et en périphérie. Il est assez indépendant de l'existence ou non d'un handicap. Après 70 ans, le handicap ne crée même aucune différence, notamment au niveau de la distance parcourue et du déplacement à pied. Par contre, de 40 à 70 ans, les personnes handicapées se déplacent plus à pied que les autres,

Les déplacements diminuent après 60 ans chez les personnes handicapées ou gênées, mais pas de façon identique pour tous les motifs. Le motif achat est beaucoup moins réduit que les autres et représente 50% des motifs cités.

Perspectives

Le handicap rejaillit sur les déplacements de l'ensemble du ménage comportant une personne handicapée.

L'âge est un facteur de handicap ou de gêne dans les déplacements. Les personnes gênées se déplacent moins que les autres. Donc ce phénomène devrait compenser les effets de génération constatés pour l'ensemble de la population. Mais pour l'instant, vu les enquêtes transversales, la tendance est que ceux qui ont 50 ans aujourd'hui n'auront pas dans 10 ans le même comportement que ceux qui ont actuellement 60 ans.

En réalité, le handicap crée un désavantage social en terme de déplacements et particulièrement par rapport à ceux effectués en mode motorisé. Les difficultés à se déplacer donnent la préférence au non-déplacement ou à la marche à pied, indépendamment de l'offre de transport. Le développement du téléachat pourrait réduire le désavantage constaté. Mieux adapter le transport aux besoins des personnes gênées, est aussi une mesure nécessaire.

Schéma régional des transports pour personnes à mobilité réduite. M. Jeannenot, B. Poulet.(1998) Enquêteur pour la mobilité. A. Gautheron. (1996)

L'association GIHP a lancé une étude pour identifier les pratiques, les besoins et l'offre de moyens de transports à la disposition des personnes à mobilité réduite en région Rhône-Alpes. Une enquête par questionnaire a été envoyée à 13 460 personnes, dans 61 communes de la région Rhône-Alpes, choisies selon leur indice d'enclavement. Douze communes n'ont pas répondu. Avec un taux de réponse de 13,7% des personnes enquêtées, 1461 questionnaires étaient exploitables. Le redressement des résultats s'est fait à partir du postulat que les personnes à mobilité réduite représentaient 10% de la population totale pour les communes de classes 0 (urbaine) à 4 (rurale).

Principales données chiffrées

Les personnes concernées par l'enquête représenteraient 523 572 Rhône-Alpins, dont 472 078 personnes âgées, 47 656 personnes immatriculées à la COTOREP et 3 838 bénéficiant de l'allocation enfant handicapé des caisses d'allocations familiales.

4,2% des habitants de la région Rhône-Alpes seraient à mobilité réduite, soit 240 000 personnes. Mais ce pourcentage est beaucoup plus élevé chez les personnes enquêtées : 74% des personnes handicapées et 42% des personnes âgées déclarent avoir des difficultés de déplacement.

364 000 personnes ne peuvent pas se déplacer autant qu'elles le voudraient dont 85% de personnes âgées, parmi lesquelles 57% pour des problèmes de santé et 21% pour des raisons d'accès aux transports.

Les modes

- La moitié des personnes enquêtées possèdent le permis de conduire et 57% des personnes âgées conduisent elles-mêmes.
- Le taxi est retenu par 6% de l'ensemble des personnes gênées dans leurs déplacements et 21% l'utilisent comme solution de dépannage.
- Le deux-roues est utilisé en milieu semi-urbain par 7% de la population âgée, dont 3% tous les jours (idem pour les adultes handicapés).
- Les transports collectifs urbains sont plus utilisés que les cars, soit par 55% de la population urbaine et seulement 8% des populations plus rurales. Les services spécialisés sont empruntés par 7% de la population âgée, par 9% des handicapés adultes et par 20% des enfants handicapés. Le train est utilisé par 30% de la population âgée, dont 26% rarement. Pour les adultes handicapés, le taux d'utilisation est sensiblement le même.

Les moyens d'information sur les transports sont, pour les personnes âgées, le téléphone 97%, le minitel 13%, le télécopieur et le répondeur moins de 1%.

Perspectives

33% des personnes âgées voudraient pouvoir se déplacer plus souvent. Nombreuses sont celles ayant des difficultés pour rechercher l'information sur les transports :

- 44% ont des problèmes pour trouver le bon interlocuteur ;
- 33% trouvent l'information donnée incomplète ;
- 26% estiment les démarches fastidieuses ;
- et 8% ne trouvent pas l'information.

L'objectif du GIHP était la cartographie des équipements existants pour aider à la diffusion d'information et la mise en évidence des points faibles à améliorer pour faire réagir les professionnels des transports collectifs.

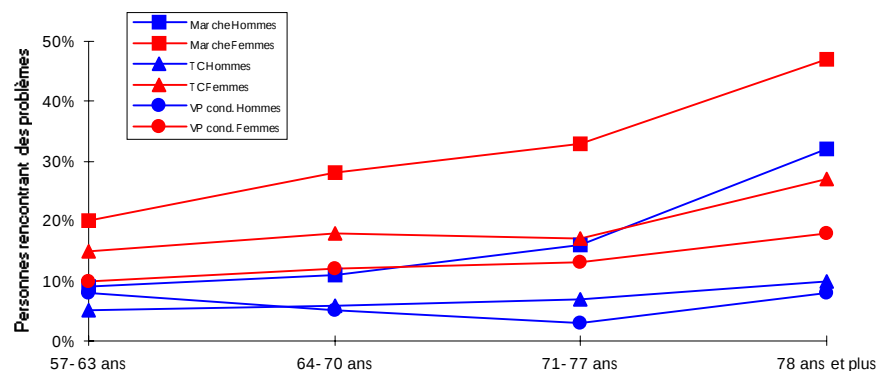
Comparaison internationale

Plusieurs pays européens soulèvent les **problèmes rencontrés par les personnes âgées dans l'usage des transports collectifs**, plus marqués à partir de 75 ans. Des enquêtes réalisées dans différents pays européens ont montré que les transports publics urbains pêchaient par :

- de trop longues distances entre les points d'arrêt (100 m serait un maximum) ;
- le manque de temps pour monter et payer le trajet ;
- une ambiance à bord pas assez calme ;
- le manque d'équipement aux points d'arrêt (protection contre les intempéries et la sécurité) ;
- le manque d'attention des conducteurs.

Les données britanniques de 1992-1998 ont montré que 39% des personnes âgées de 65 ans et plus rencontrent à terme des difficultés de déplacement liées à des problèmes de santé (Oxley-2000). Par contre, le fait de conduire une voiture rencontre très peu de problèmes.

Une étude norvégienne de 1997-1998 met en évidence **les handicaps pour utiliser les modes de transport** selon les classe d'âge (Hjorthol- 1999). Les problèmes liés à la marche augmentent avec l'âge, plus particulièrement pour les femmes (près de 50% des femmes âgées de 78 ans et plus). Mêmes tendances pour l'usage des transports publics, avec des pourcentages moindres (de 5% à 27%). Par contre, l'utilisation de la voiture ne semble pas poser de gros problèmes, spécialement pour les hommes, et sans effet notable de l'âge.



Des difficultés apparaissent aussi pour la marche. Ainsi l'étude suédoise sur la mobilité des personnes âgées et personnes handicapées a montré que ces deux groupes utilisaient plus souvent la voiture que les transports publics (Stahl- 1993).

Conclusion et perspectives

Les enquêtes ménages déplacements des cinq dernières années, ont permis de décrire la mobilité actuelle de la population urbaine âgée de 65 ans et plus dans quinze villes Françaises. Leur analyse a été complétée par une revue de littérature Française et étrangère.

Les personnes âgées ont une mobilité moyenne sensiblement égale au reste de la population, déduction faite des déplacements obligés dus au travail ou à l'école, mais elle baisse avec l'âge, notamment après 75 ans. La possession d'une voiture et du permis sont des freins à l'utilisation des transports en commun et favorisent fortement l'usage de la voiture en tant que conducteur. L'usage des transports collectifs est quant à lui, fortement lié à la possession d'un abonnement, souvent à tarif réduit ou gratuit. La multimotorisation est caractéristique des individus de niveau d'instruction supérieur et des hauts revenus. Les achats constituent le motif principal de déplacement des seniors ; c'est leur principale raison de sortie du domicile. La voiture n'est que le deuxième mode de déplacement des personnes âgées, après la marche.

L'inégale répartition des sexes suivant les tranches d'âge a des incidences sur les manières de se déplacer du troisième âge. Les personnes âgées enquêtées sont en majorité des femmes et un tiers de ces personnes vivent seules. La possession du permis est actuellement une caractéristique très largement masculine.

Que nous apprennent les personnes âgées actuelles sur celles de demain ? La structure de cette population et les comportements individuels évoluent. Un tiers de la population de 2050 aura plus de 60 ans. Or, un effet de génération peut annoncer des taux de possession du permis de plus en plus importants pour les femmes. De même, les revenus et l'instruction des personnes du troisième âge, facteurs déterminants de leurs conditions de déplacement, vont probablement augmenter dans les années à venir. L'amélioration des conditions de santé va aussi jouer un rôle puisque nous avons vu que le handicap restreint la mobilité des personnes âgées, constat confirmé par l'analyse de l'enquête de Lyon.

Les nouvelles générations de seniors¹³, plus urbaines et plus familiarisées avec la voiture, risquent donc d'avoir de nouvelles manières de se déplacer. En effet, la familiarisation plus ou moins grande avec des modes de transport n'influe pas seulement sur l'usage du mode concerné, mais aussi sur le simple fait de sortir de chez soi chaque jour. La pratique de la marche par les personnes âgées pour faire des achats de proximité va poser la question de la disponibilité des commerces et services dans les zones périurbaines, surtout si elles ne veulent ou ne peuvent plus conduire. Vu les opinions exprimées sur les risques d'accidents et les problèmes de circulation, il est donc indispensable que les modes de transport s'adaptent à ces nouvelles générations de "seniors" et qu'une réflexion soit engagée quant à l'urbanisation et aux équipements.

¹³ Et ce vocable est bien révélateur de la nouvelle façon de les considérer, par rapport aux "vieux" d'autrefois.

Acronymes

COTOREP - Commission Technique d'Orientation et de Reclassement Professionnel

CREDOC - Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de vie

CTNERHI - Centre Technique National d'Etudes et de Recherches sur les Handicaps et Inadaptations

DREIF - Direction Régionale de l'Equipement d'Ile-de France

DREES - Direction de la Recherche, des Etudes, de l'Evaluation et des Statistiques

GIHP - Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques

IAURIF - Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France

INRETS - Institut National de la Recherche sur les Transports et leur Sécurité

INRS Urbanisation - Institut National de Recherche Scientifique, Université Québec

INSEE - Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

INSERM - Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale

LEST - Laboratoire d'Economie et Sociologie du Travail, Université d'Aix-en-Provence

LET - Laboratoire d'Economie des Transports, Université Lyon

RATP - Régie Autonome des Transports Parisiens

SNCF - Société Nationale des Chemins de Fers français

TCU - Transports collectifs urbains

UTP - Union des Transports Publics

Bibliographie

La ville des vieux. Recherche sur une cité à humaniser. (1998)
Actes du colloque INRETS " Ville et vieillissement, aménagements urbains et personnes âgées " - Arles, 1997. Editions de l'aube, collection Territoires.

Pochet Pascal (1998)

Mobilité quotidienne et accès voiture à l'âge de la retraite : les évolutions de ces deux dernières décennies à travers les enquêtes ménages lyonnaises.

Bussière Yves, Madre Jean-Loup, Armoogum Jimmy. (1998)

Prospective de la motorisation et de la mobilité des personnes âgées : comparaison Montréal - Paris – Grenoble.

Hauet Eric, Ravaud Jean-François (1998)

Handicap et comportements face aux transports : l'exemple de l'Ile-de-France.

Abeille Maurice (1988)

Les transports en commun Finie la galère...

Techniques et politiques d'équipement, n°91, pp 34-35.

Babayou Patrick, Volatier Jean-Luc (1998)

Prospective de la mobilité locale des personnes âgées

Collection des Rapports, n°186, Département Prospective de la Consommation CREDOC.

Bonnet Michel (1990)

Les rapports au temps et à l'espace des retraités.

Recherche Transports et Sécurité, n°25, pp 39-48.

Cahiers de l'IAURIF n°122,. Volume 2 (1999)

Le défi de l'âge: les conséquences du vieillissement de la population.

Loubière Marie-Jo(1999)

L'ensemble de la clientèle profitera à terme des actions engagées par la RATP en direction des seniors. p. 47.

Madre Jean-Loup (1999)

Les nouveaux captifs de l'automobile. pp 29-33.

Mangeney Catherine (1999)

Equipement et multi-équipement en automobile des ménages franciliens. pp 37-44.

Mey André (1999)

La SNCF doit continuer à améliorer l'attractivité du réseau ferré auprès des seniors. p 53.

Orfeuill Jean Pierre, Mangeney Catherine (1999)

La mobilité des seniors en Ile-de-France. pp 15-24.

CEMT (2000)

Transport et vieillissement de la population
Rapport de la table ronde n°112

Brög, W, Erl, E, Glorius, B (2000).

Hjorthol, R, Sagberg, F (2000).

Oxley P. (2000).

Rosenbloom, S. (2000).

DETR (Department of the Environment, Transport and the Regions) (1999)
Transport statistics Bulletin, National Travel Survey: 1996/98 update.
London, SB (99) 21.

DETR (Department of the Environment, Transport and the Regions) (2001)
Older people. Their transport needs and requirements
Report SP/09.

Dossier " Le dernier âge " (2000)
Urbanisme n°311, pp 58-81.

DREES, Direction de la Recherche, des Etudes, de l'Evaluation et des Statistiques
(1999)
Les personnes âgées dans les années 90. Perspectives démographiques, santé et
modes d'accueil.
Etudes et Résultats n°40.

Faugère Mireille (1999)
Les seniors et les transports ferroviaires.
Transports n° 394, pp 110-113

Gautheron Agnès (1996)
Enquêter pour la mobilité
Lyon Figaro 19-6-1996.

Haicault Monique (1998)
Les jeunes retraités, une génération intervalle dans le temps et l'espace urbain.
Cahiers d'étude et de réflexion n°35 " Formes et sens du vieillir ", pp 123-130.

Haicault Monique, Mazzella S. (1997)
La ville en mouvement. Plurimobilité des retraités dans Marseille.
Rapport de recherche LEST CNRS.

Hjorthol, R (1999)
Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra
1991/92 og 1997/98 (Daily travel in the 90s. Analyses of the Norwegian Personal
Travel Surveys from 1991/92 and 1997/98).
Oslo, Institute of Transport Economics, TØI report 436/1999.

Income International - UTP (1998)
La clientèle des seniors, approche qualitative.
Rapport et Fiche de synthèse du FIER n°26.

- Jeannenot Michel, Poulet Bernard (1998)
Schéma régional des transports pour personnes à mobilité réduite.
Rapport final avril, partie 2 résultats. GHP Rhône Alpes, pp 85 - 112.
- Madre Jean-Loup, Girard C. (1996)
Motorisation et mobilité dans la région urbaine de Grenoble à l'horizon 2010;
AURG, INRETS, 24 pages.
- Madre Jean-Loup (1997)
Comment se déplacent les personnes âgées et / ou handicapées ?
Recherche Transports Sécurité n° 56, pp 87 - 95.
- Meyer Anne (1998)
Une étude de l'UTP, les seniors et les transports publics : Les " baby boomers " ont la cinquantaine
Transport Public, pp 46-48.
- Pochet Pascal (non daté)
Renouvellement des générations et usage des modes de transport chez les personnes âgées
LET, CNRS, ENTPE, Université Lumière Lyon 2, 12 pages..
- Ravaud Jean-François, Velche Dominique, Hauet Eric (1994)
Pratiques des déplacements et prévalence des handicaps en situation de transport - l'apport de l'enquête globale 1991-1992 sur les déplacements des habitants de la région Ile-de-France.
Cahiers de socio-démographie médicale, XXXIVème année, n°1, pp 31-52.
- Rosenbloom, S, Morris, J (1998)
Travel Patterns of Older Australians in an International Context: Policy Implications and Options.
Transportation Research Record no 1617, pp 189-193.
- Ståhl, A, Brundell-Freij, K, Makri, M (1993)
The Adaptation of the Swedish Public Transportation System – Yesterday, Today and Tomorrow. An Evaluation.
Swedish Transport Research Board, TFB-report 1993:14.
- Tacken, M (1998)
Mobility of the elderly in time and space in the Netherlands: An analysis of the Dutch National Travel Survey.
Transportation 25, pp 379-393.
- Vieillir et se déplacer. Personnes âgées, mobilité, trafic.
Rue de l'avenir, n°3/99.
- Viennet Robert (1998)
La RATP répond au " papy boom "
Transport Public, p. 49.