



collection
Dossiers

n°260

Les seniors : un enjeu pour les politiques de déplacements

SOUS LA COORDINATION
DE V. LASSERRE ET R. DE SOLÈRE



MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Collection dossiers

Cette collection regroupe des ouvrages qui livrent de l'information sur un sujet de manière plus ou moins exhaustive. Il peut s'agir d'études sur une technique ou une politique nouvelle en émergence, d'une question (dans le champ de compétences du Certu) qui fait l'objet d'analyses et qui mérite d'être mise à disposition du public, de connaissances capitalisées à travers des colloques, des séminaires ou d'autres manifestations. Ces ouvrages s'adressent à des professionnels ou à tout public cherchant des informations documentées sur un sujet. Ces ouvrages n'ont pas de caractère méthodologique bien que des analyses de techniques en émergence puissent alimenter les savoirs professionnels. Dans ce cas, les pistes présentées n'ont pas été validées par l'expérience et ne peuvent donc pas être considérées comme des recommandations à appliquer sans discernement.

Remerciements

Ont contribué à la réalisation de ce dossier : Christian François (Cete Sud-Ouest), Virginie Lasserre et Régis de Solère (Certu).
Tous nos remerciements à Tristan Guilloux, Patricia Varnaison-Revolle et Maryvonne Dejeammes (Certu) pour leur relecture.

Sommaire

Introduction	5
Les seniors : de qui parle-t-on ?	6
Une rupture dans la mobilité lors du passage à la retraite	7
Une baisse de la mobilité lors du passage à la retraite	8
Des déplacements de proximité	10
Une capacité moindre à accéder aux fonctions urbaines	11
Une mobilité des seniors plus élevée et plus motorisée qu'avant	12
Les seniors d'aujourd'hui sont plus mobiles que les seniors d'hier	13
Une population qui a de plus en plus accès à la voiture	14
La voiture de plus en plus utilisée par les seniors, pour mieux répondre aux besoins de déplacements	15
Une évolution peu compatible avec les enjeux à venir	16
Une évolution de la mobilité des seniors au détriment des autres modes...	17
... peu compatible avec les enjeux de développement durable	18
D'autant qu'un vieillissement de la population française est attendu	19

Sommaire (suite)

Un aménagement du territoire à repenser en fonction des programmes d'activités	20
Des programmes d'activités qui évoluent après le passage à la retraite...	21
... notamment pour les achats	22
L'accès des seniors aux services : un enjeu social important pour les territoires	23
Une politique publique à orienter en faveur des modes alternatifs	24
Favoriser l'usages des modes actifs	25
Des horaire de déplacements favorables à l'usage des transports en commun	26
Favoriser l'usage des transports en commun	27
Pour des services de transport complémentaires	28
En conclusion	29
Annexe : un peu de méthode	30
Pour en savoir plus	31

Le vieillissement de la population constitue une évolution majeure de bon nombre des sociétés contemporaines. C'est un enjeu fort en matière de mobilité, tant en termes d'aménagement de l'espace public que de politiques à mettre en œuvre pour répondre durablement aux besoins de déplacement de ces populations. C'est aussi un enjeu de société, tant la capacité à se déplacer est facteur d'autonomie et de lien social.

Avec l'âge, les programmes d'activités et la temporalité des déplacements évoluent. De plus en plus motorisés, les seniors se déplacent moins que les actifs, mais davantage que par le passé. Ils se déplacent de plus en plus en voiture et de moins en moins à pied. Ces évolutions posent évidemment question au regard des enjeux de santé et de développement durable.

Ce dossier donne quelques points de repères sur les pratiques de déplacement des seniors dans les agglomérations françaises et sur les enjeux qui en découlent.

La mobilité, de quoi parle-t-on ? Des pratiques de déplacements, pas de la capacité à se mouvoir.

Le terme de mobilité recouvre ici la notion de pratiques quotidiennes de déplacements : nombre de déplacements réalisés, distances parcourues, modes de transport utilisés, motifs de déplacements, etc. Il ne correspond ni à la capacité à se déplacer (plus souvent appelée « motilité »), ni à la mobilité résidentielle (déménagement).



D'une retraite active... aux effets physiologiques du vieillissement

Le terme de « senior », qui vient du latin (« plus âgé »), est utilisé ici pour désigner les plus de 65 ans, généralement retraités. Cette classe d'âge est très hétérogène, puisqu'elle regroupe :

- des personnes de 65 à 75-80 ans, bien souvent en excellente santé, grâce à l'allongement de l'espérance de vie et au report de l'âge de la vieillesse physique. Cette période correspond à un épanouissement personnel, grâce au développement de la société de loisirs et des activités sociales ;
- des personnes de plus de 75 ou 80 ans, pour lesquelles les conséquences du vieillissement commencent généralement à se faire sentir. Par exemple, l'altération de la fonction auditive touche 50 % des plus de 85 ans. Les facultés visuelles sont également concernées. Le vieillissement de l'appareil locomoteur se traduit par une réduction de la souplesse et de la coordination. Le cumul de ces handicaps affecte les conditions générales d'équilibre et génère en particulier une plus grande difficulté à se mouvoir.

Pour les seniors les plus âgés, il s'ensuit une perte progressive d'autonomie et une moindre capacité à se déplacer et à accéder aux différentes fonctions urbaines. Ainsi, parmi les personnes de 75 ans et plus, environ 45 % de celles-ci déclarent être gênées physiquement ou limitées dans leurs déplacements (source : ENTD). Les personnes âgées sont par ailleurs plus vulnérables aux accidents de la route. Elles représentent 16 % de la population, mais 19 % des tués, et en particulier 51 % des piétons tués. Enfin, au volant, les personnes âgées sont plus souvent responsables d'accidents que les autres classes d'âge (source : ONISR).

Une rupture dans la mobilité lors du passage à la retraite

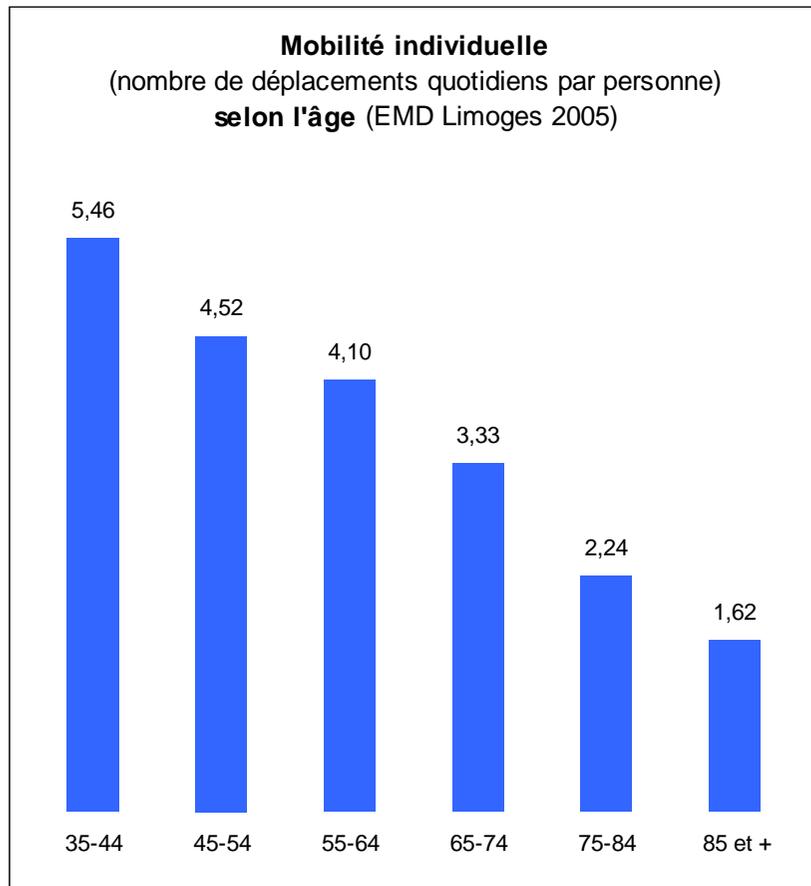
Un peu de méthode...

La présente étude s'appuie sur les résultats de quelques récentes Enquêtes Ménages Déplacements « standard Certu » et de l'Enquête Nationale Transports Déplacements 2008 (voir en annexe pour plus de détail sur ces enquêtes).

Les chiffres présentés ici et les tendances mises en évidence sont représentatifs de ce que l'on observe dans la majorité des grandes agglomérations françaises.

Une baisse de la mobilité lors du passage à la retraite...

La mobilité individuelle est une moyenne, incluant pour chaque classe d'âge des personnes immobiles, des personnes se déplaçant peu et d'autres beaucoup.



Lors du passage à la retraite, la cessation d'activité professionnelle supprime logiquement les déplacements domicile-travail et génère par ailleurs une baisse de revenus pouvant contraindre le budget disponible pour les déplacements. La diminution des facultés physiques chez les seniors les plus âgés est par ailleurs de nature à réduire les capacités à se déplacer. Il en résulte **une baisse de la mobilité individuelle**.

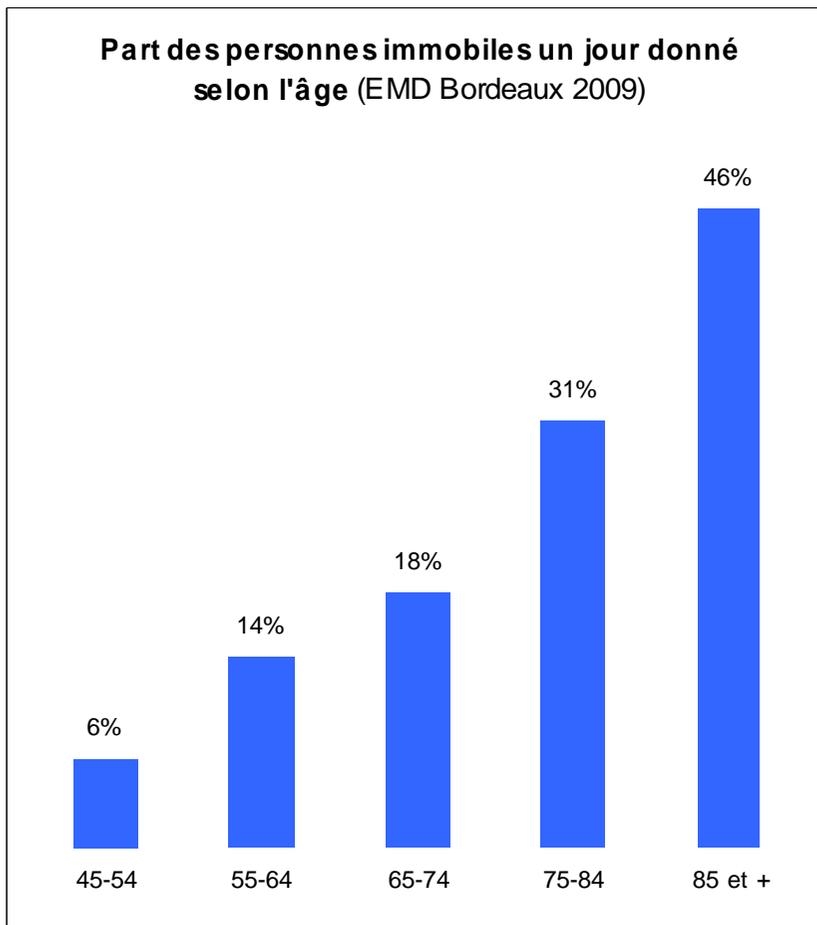
Ainsi, le nombre de déplacements réalisés quotidiennement par un individu décroît progressivement dès 65 ans, et de façon assez nette après 75 ans. En particulier, dans les agglomérations françaises et toutes personnes confondues, la mobilité des 75-84 ans est plus de deux fois inférieure à celle des 35-44 ans, classe d'âge la plus mobile (*graphe de gauche*).

... liée notamment à une immobilité plus importante

Cette moindre mobilité s'explique en partie par **une immobilité plus importante** : environ 30 % des 65 ans et plus ne sortent pas de chez eux un jour donné, alors que ce taux est inférieur à 10 % avant 55 ans.

Cette immobilité ne s'observe pas qu'à l'échelle de la journée. Compte tenu d'une santé plus fragile et d'un isolement plus important, c'est parfois durant plusieurs jours d'affilée que les seniors ne sortent pas de chez eux. Ainsi, sur une semaine complète, 14 % des 75-84 ans et 30 % des 85 ans et plus ne sortent pas de chez eux (source : ENTID).

La baisse de la mobilité chez les seniors est liée pour 70 % à la diminution de la part des personnes qui se déplacent, et pour 30 % à la baisse du nombre de déplacements effectués un jour donné par ceux qui se déplacent.

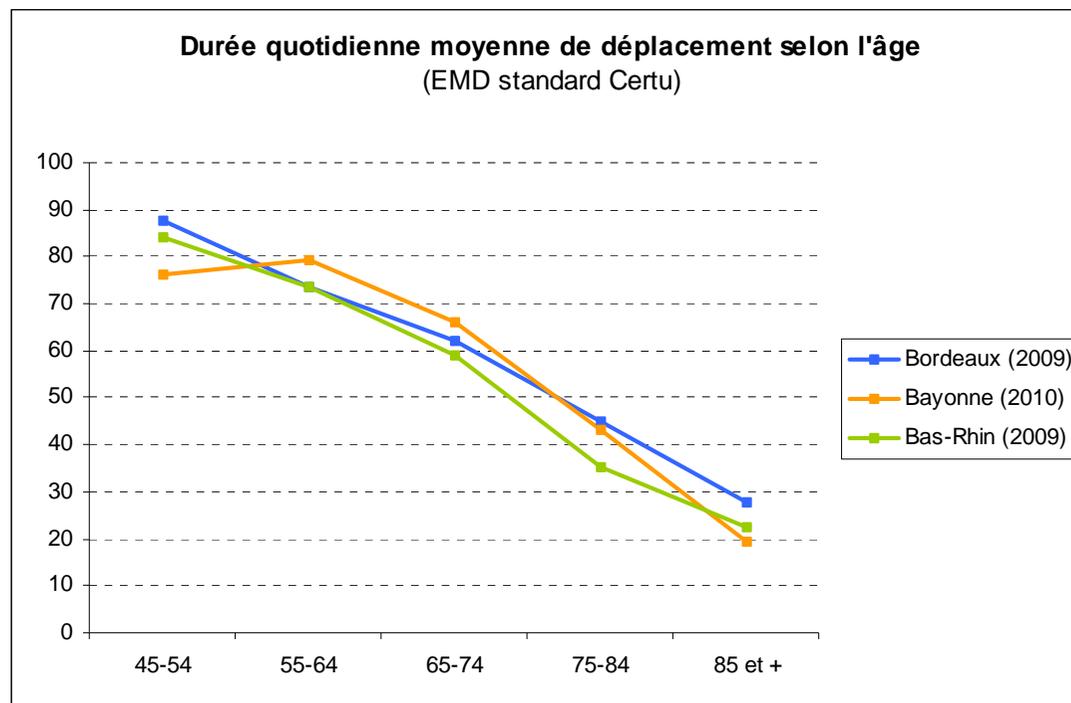


Des déplacements de proximité



Les durées quotidiennes de déplacement se réduisent avec l'âge. Alors que la durée de déplacement en agglomération est en moyenne d'un peu plus d'une heure par jour, ce « budget-temps » de transport varie selon les classes d'âge. De l'ordre de 80 à 90 minutes à 40 ans, il se contracte à une heure à 65 ans, à trois quarts d'heure à 75 ans et à moins d'une demi-heure après 85 ans.

On constate le même phénomène en termes de distances parcourues : l'aire de déplacement se réduit avec l'âge. Dans le cadre de leur mobilité locale de semaine, les 65-74 ans parcourent 17 kilomètres par jour, et les plus de 75 ans 8 kilomètres, soit respectivement deux et quatre fois moins que les distances parcourues quotidiennement par les 25-54 ans (source : ENTD). En moyenne, près de 70 % des déplacements réalisés par les seniors font moins de 5 kilomètres.



Une capacité moindre à accéder aux fonctions urbaines

Les éléments mis en évidence jusqu'ici posent question : la plus faible mobilité des seniors correspond certes à un besoin moindre de se déplacer mais aussi, l'âge avançant, à une réduction de l'aire des déplacements, qui entraîne une moindre capacité à accéder aux aménités urbaines.

« La majorité des retraités vieillissent là où ils ont passé leur vie, notamment dans le périurbain, [...] ce qui va poser des problèmes de transport et d'accessibilité aux services, même dans les zones urbanisées, à quelques kilomètres des centres-villes. »

Extrait de Vieillesse, activités et territoires à l'horizon 2030, rapport de M. Godet et M. Mousli, 2006.

En particulier, c'est **dans les secteurs périurbains** que la question se pose avec le plus d'acuité. Dans ces zones, du fait d'une plus faible densité de services, les déplacements à réaliser sont plus longs, et l'augmentation croissante des difficultés à se déplacer chez les seniors conduit à une diminution de leurs programmes d'activités. On observe ainsi pour les seniors une diminution plus rapide de la mobilité, notamment après 75 ans, dans le périurbain que dans les centres urbains (source : Adeus, d'après EMD Bas-Rhin 2009).

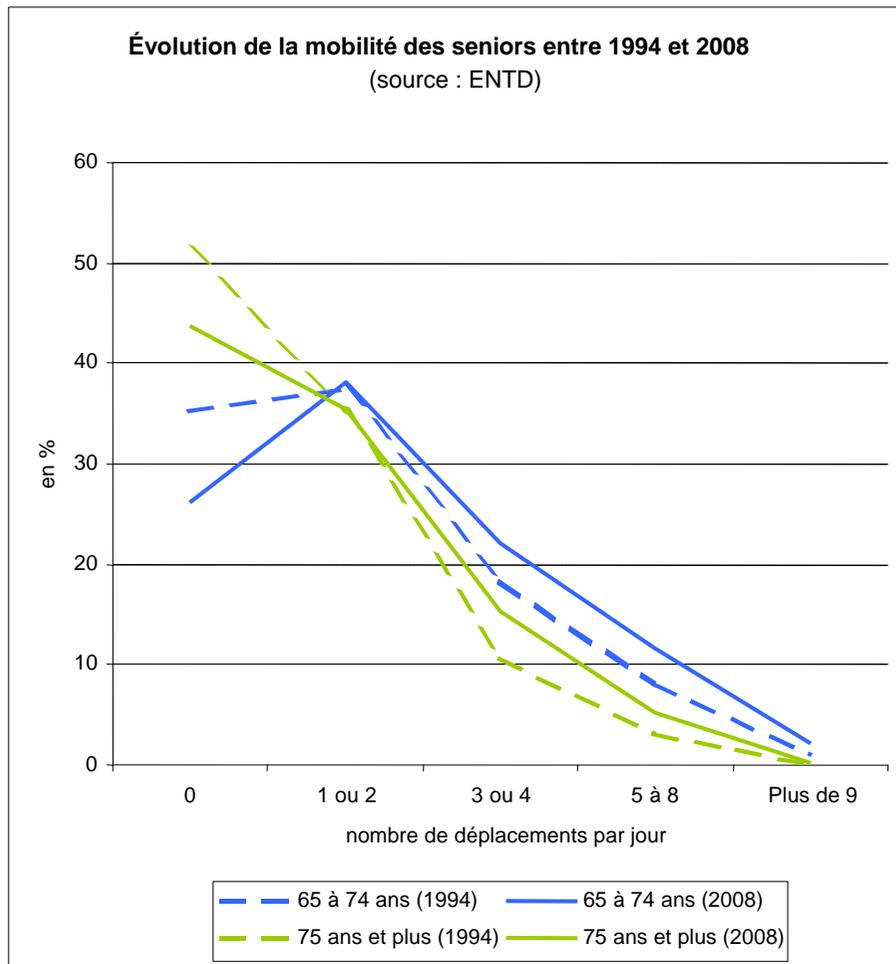
Ces éléments posent donc un double enjeu, d'aménagement et social ; comme on le verra par la suite, la présence des commerces et des services de proximité est essentielle. Et les réponses doivent être évidemment adaptées aux types de territoires.

*Une mobilité des seniors
plus élevée et plus motorisée
qu'avant*

Les seniors d'aujourd'hui sont plus mobiles que les seniors d'hier

Les personnes âgées se déplacent donc moins que les autres classes d'âge de la population. En revanche, les seniors d'aujourd'hui se déplacent plus que les seniors des années 1990. Les enquêtes nationales transports déplacements montrent qu'entre 1994 et 2008 la mobilité a augmenté de 25 % pour les plus de 65 ans. Le graphique ci-contre illustre ce phénomène : parmi les 65-74 ans comme parmi les plus de 75 ans, la part des personnes immobiles un jour donné a diminué entre 1994 et 2008 et la part des personnes réalisant trois déplacements ou plus a augmenté.

Cette augmentation de la mobilité des seniors est à mettre notamment au crédit d'un accès facilité à la voiture particulière.

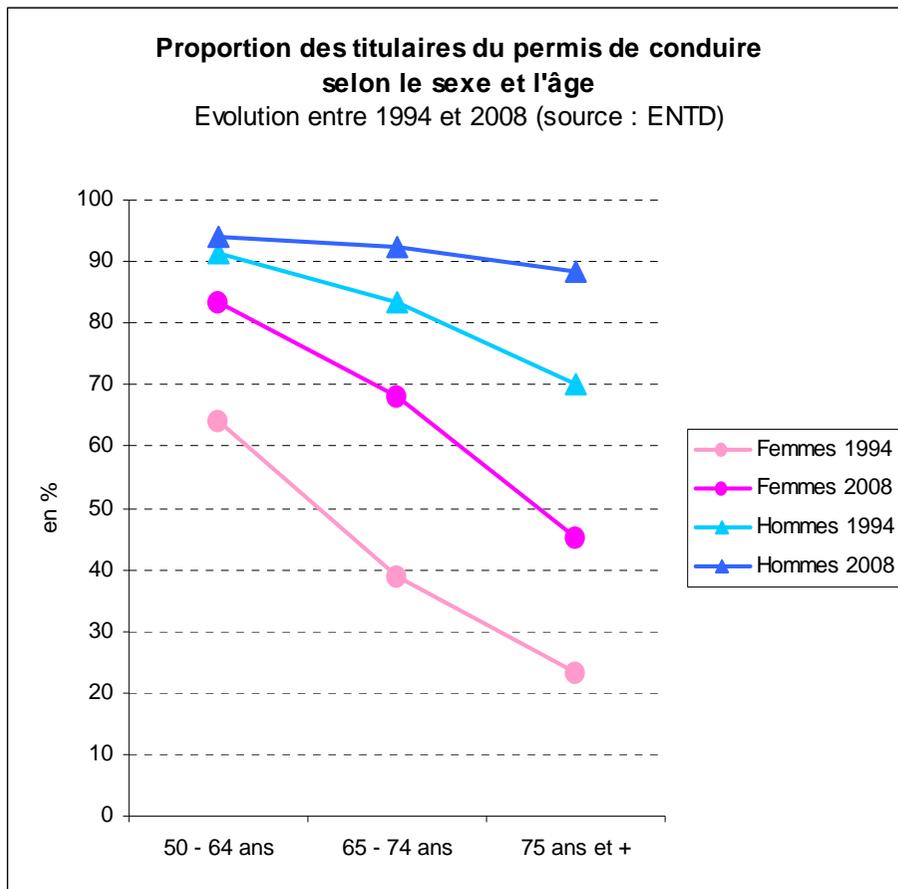


Une population qui a de plus en plus accès à la voiture

Les seniors sont tout d'abord **de plus en plus nombreux à posséder le permis de conduire**. Le panel Parc-Auto de la Sofres estime à 78 % la part des seniors possédant le permis de conduire en 2008. La proportion des seniors ayant le permis de conduire augmente plus vite que celle de l'ensemble des personnes en âge de conduire. Dans l'agglomération strasbourgeoise par exemple, la part des possesseurs de permis de conduire parmi les 65 ans et plus est passée de 56 % en 1997 à 72 % en 2009, alors qu'elle n'évoluait, dans le même temps, que de 79 % à 83 % pour l'ensemble de la population en âge de conduire.

Cette possession du permis de conduire augmente de façon plus marquée chez les femmes, qui rattrapent petit à petit leur « retard » sur les hommes. Ainsi, la part des femmes de 65 ans et plus possédant le permis de conduire a plus que doublé entre 1994 et 2008 et continuera d'augmenter dans les prochaines décennies. Les femmes qui ont 55 ans aujourd'hui auront 70 ans en 2025 et seront plus de 80 % à posséder le permis de conduire, contre moins de 70 % pour les septuagénaires d'aujourd'hui.

S'ils sont de plus en plus nombreux à posséder le permis de conduire, les seniors sont également **de plus en plus motorisés**. Les enquêtes nationales transports estiment ainsi que les ménages dont la personne de référence est un retraité disposaient en moyenne de 0,51 véhicule en 1982, de 0,82 véhicule en 1994 et d'un véhicule en 2008. Finalement, le taux de motorisation des ménages de 65 ans et plus s'établit à 73 %, contre 83 % pour l'ensemble de la population (source : panel Parc-Auto Sofres).

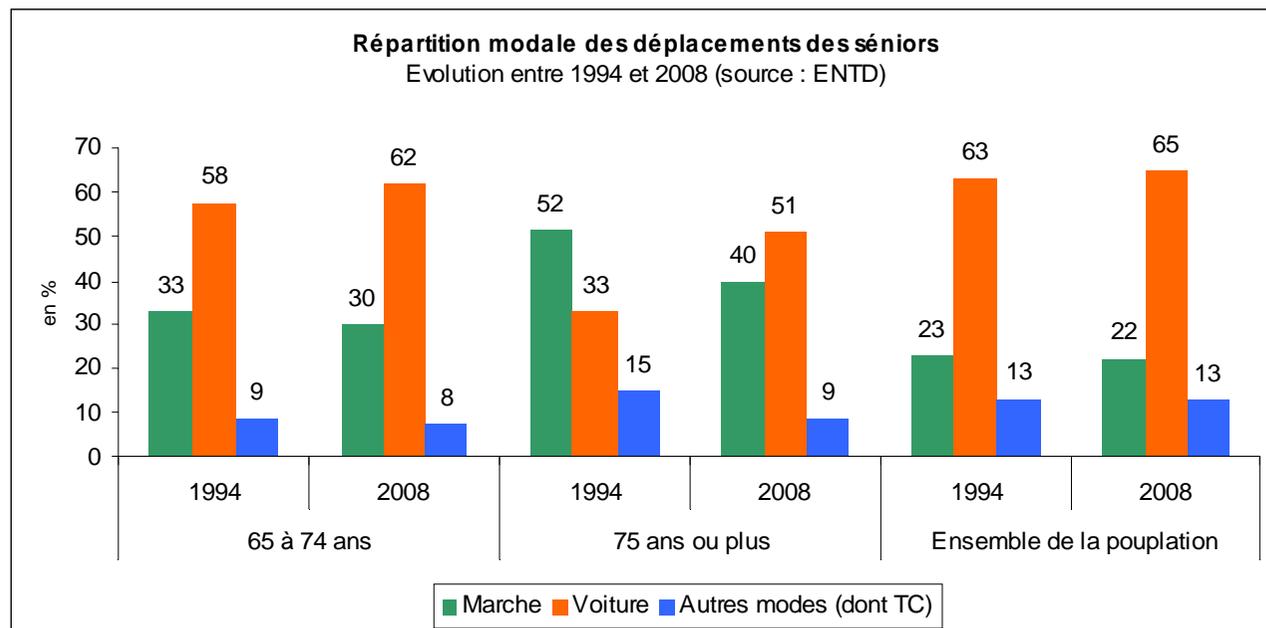


La voiture de plus en plus utilisée par les seniors, pour mieux répondre aux besoins de déplacements

Certes, possession du permis de conduire et d'une automobile ne signifie pas usage systématique de la voiture. Le panel Parc-Auto Sofres montre ainsi qu'en 2008 19 % des 65 ans et plus titulaires du permis de conduire ne conduisent jamais, alors que ce taux est d'environ 3 % chez les moins de 45 ans.

Néanmoins, l'ENTD montre une augmentation de l'usage de la voiture assez marquée chez les seniors. Alors que la part modale de la voiture est passée de 63 % en 1994 à 65 % en 2008 pour l'ensemble de la population, cette part a cru de 58 à 62 % pour les personnes de 65 à 74 ans. Et pour les plus de 75 ans, la voiture est devenue le principal mode de déplacement, passant de 33 % en 1994 à 51 % en 2008.

Cette évolution s'explique vraisemblablement par le fait que les personnes qui atteignent aujourd'hui l'âge de la retraite ont toujours vécu avec l'automobile, dans un contexte d'extension des zones périurbaines favorisant son usage.



Cette « accoutumance » influe fortement sur leurs pratiques modales. Un récent sondage réalisé pour Mondial Assistance et le magazine *Notre Temps* par TNS Sofres montre ainsi que 96 % des conducteurs de 70 ans et plus se sentent à l'aise au volant, et que seulement un tiers accepte l'idée d'arrêter un jour de conduire.

Dans un contexte de desserrement des fonctions urbaines, la voiture permet aux seniors de regagner, voire de développer, leurs programmes d'activités en élargissant la portée de leurs déplacements. Et la conduite s'avère également synonyme de maintien du lien social pour six conducteurs seniors sur dix.

*Une évolution peu compatible
avec les enjeux à venir*

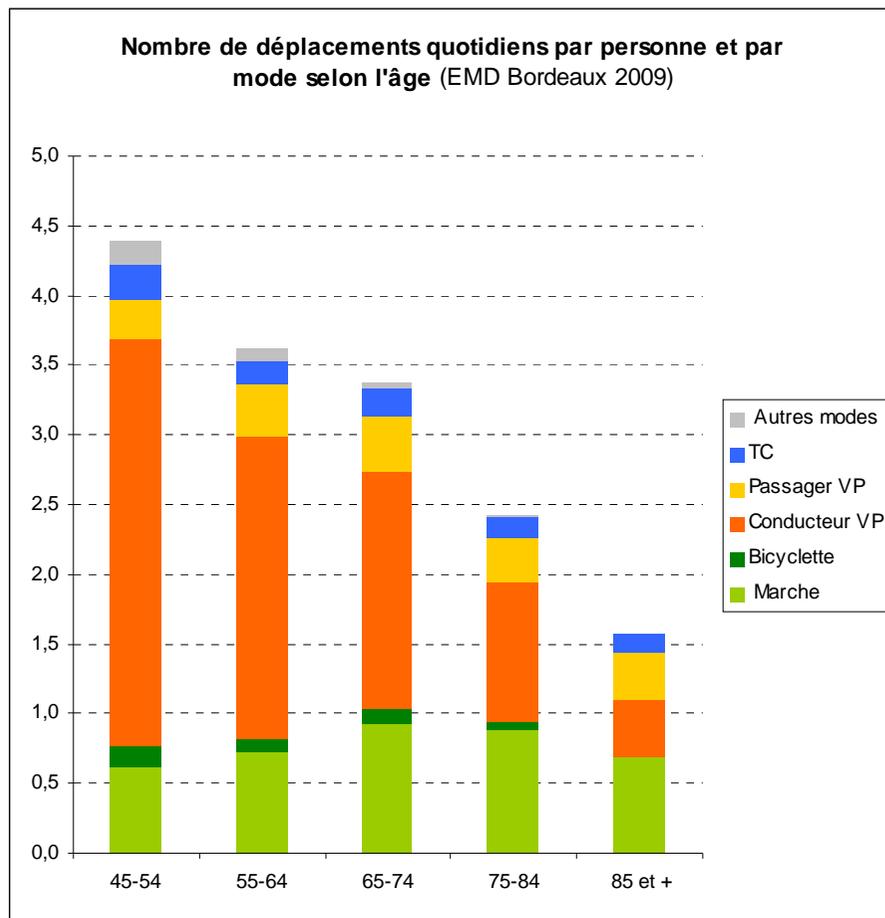
Une évolution de la mobilité des seniors au détriment des autres modes...

Cette progression de la part de la voiture dans les déplacements des seniors a entraîné mécaniquement **une baisse de la part modale de la marche et des transports collectifs (TC)**.

À noter toutefois que la marche reste proportionnellement plus utilisée par cette classe d'âge que pour l'ensemble de la population. En effet, les seniors réalisent en moyenne près d'un déplacement à pied par jour, soit davantage que les 45-55 ans par exemple. Ce n'est qu'après 85 ans que le recours à la marche décline.

L'usage des TC, qui diminue régulièrement au cours de la vie active, reste faible chez les seniors. Le sondage TNS Sofres mentionné plus haut précise que, pour les 70 % de seniors qui n'utilisent pas les TC, les principales raisons sont le maillage insuffisant du réseau (45 %) et le manque d'accessibilité (23 %).

Pour autant, cet usage des TC n'est pas négligeable. Certaines personnes âgées, dont les capacités à se déplacer sont parfois limitées, peuvent devenir une clientèle captive des TC. Les seniors bénéficient d'ailleurs de conditions tarifaires avantageuses dans plus de 80 % des réseaux TC (source : *Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains*, DGITM - Certu - GART - UTP).



... peu compatible avec les enjeux de développement durable

Cette évolution de l'usage des modes en faveur de la voiture, chez les seniors, doit être considérée au regard :

- **des enjeux climatiques** : les émissions de gaz à effet de serre, générés en particulier par les transports, sont responsables du changement climatique en cours ;
- **des émissions de polluants locaux** : auxquels les seniors sont plus sensibles (source : OMS) ;
- **des enjeux économiques** : le renchérissement attendu du coût du pétrole rendra les conditions de déplacements plus difficiles ;
- **des enjeux sociaux** : la voiture est un mode que les seniors finissent un jour ou l'autre par ne plus pouvoir utiliser, lorsque les handicaps liés à l'âge deviennent trop importants. L'impression de « mort sociale » est alors trop souvent ressentie et il est important que les seniors concernés puissent continuer de se déplacer, à l'aide d'autres modes. En particulier, la mobilité est une condition nécessaire à l'autonomie des seniors les plus âgés et à leur maintien à domicile (voir encadré). C'est également un moyen important de conserver des liens sociaux.

Le maintien à domicile des seniors âgés

Selon l'Insee, le nombre de personnes âgées, y compris dépendantes, vivant à leur domicile devrait continuer de s'accroître. En effet, avec l'amélioration des conditions de santé, l'autonomie grandissante des personnes âgées leur permet de demeurer plus longtemps dans leur logement et de repousser l'hébergement en institution : selon une étude (2005) de l'Insee menée en Picardie, 95 % des personnes de 60 ans et plus (et 72 % des personnes de 85 ans et plus) vivent à domicile ou chez des proches. En 2020, ces valeurs devraient être respectivement de 96 % et 80 %.

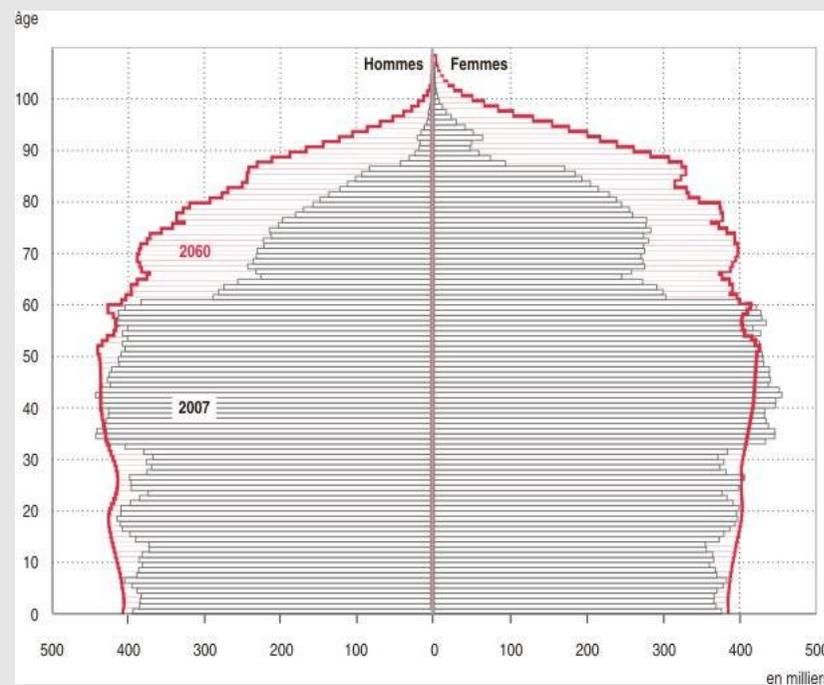
Aujourd'hui, le maintien à domicile est une priorité pour les seniors comme pour la collectivité (voir plan « Vivre chez soi »).

D'autant qu'un vieillissement de la population française est attendu

Tout comme dans les autres pays d'Europe, la France attend un vieillissement de sa population dans les prochaines décennies (voir encadré). Ainsi, les seniors seront de plus en plus nombreux ; les enjeux liés à leurs déplacements seront donc amplifiés.

La population des seniors va doubler entre 2007 et 2060

En supposant le maintien des tendances démographiques récentes, l'Insee prévoit 12 millions d'habitants supplémentaires en France métropolitaine à l'horizon 2060 par rapport à 2007, dont plus de 9 millions de personnes de plus de 65 ans. La population des seniors passera ainsi, en un demi-siècle, de 10 à près de 20 millions, avec plus d'une personne sur quatre âgée de plus de 65 ans... contre une sur six en 2007.



Pyramide des âges en 2007 et en 2060, projection centrale 2007-2060 - Source : Insee

*Un aménagement du territoire
à repenser
en fonction des programmes
d'activités*

Des programmes d'activités qui évoluent après le passage à la retraite...

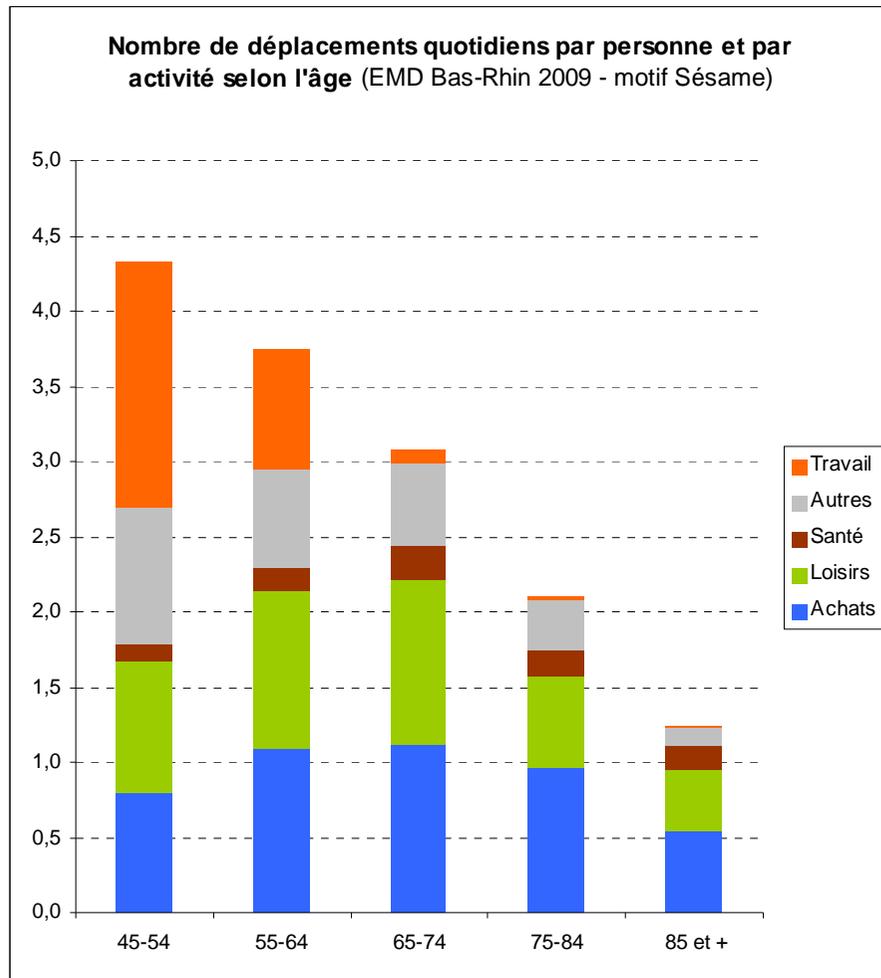
Après 65 ans, les programmes d'activités, et avec eux les motifs de déplacements, évoluent.

Bien évidemment, l'activité professionnelle cessant, les déplacements vers le travail disparaissent.

Mobilité vers le travail mise à part, on constate que la mobilité des seniors, au moins chez les jeunes retraités, est comparable en nombre de déplacements à celle des actifs.

Les plus de 65 ans réalisent en effet un nombre important de déplacements pour **les achats** et pour **les loisirs**, ces derniers représentant près d'un tiers de leurs déplacements.

Les déplacements pour motif santé prennent également de l'importance avec l'âge.



... notamment pour les achats

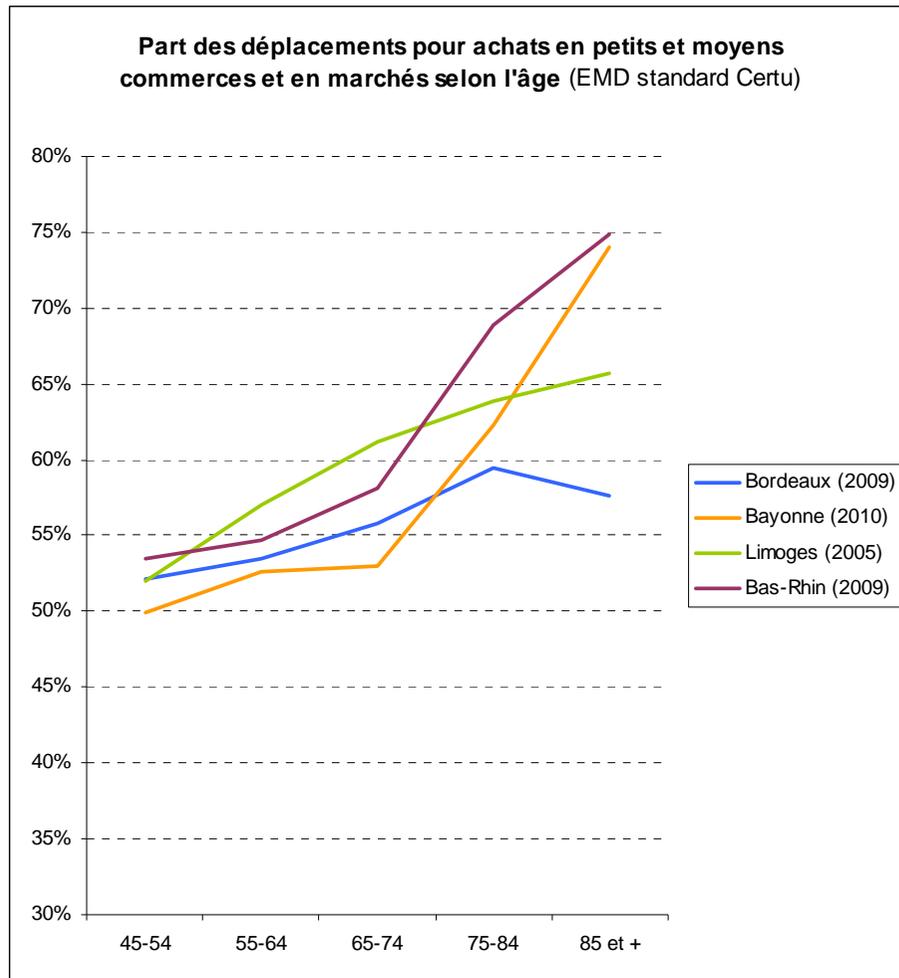
Les déplacements pour motif achats représentent environ 40 % des déplacements chez les jeunes retraités et 45 % après 75 ans (source : EMD standard Certu).

Par ailleurs, la proportion d'achats sur les marchés, dans les commerces de proximité et les moyennes surfaces augmente avec l'âge. Ces lieux d'achats sont en effet plus souvent accessibles, c'est-à-dire plus à proximité, que les centres commerciaux dont l'implantation géographique est plus lointaine et plus dispersée, pour des individus qui utilisent moins la voiture que les tranches d'âges plus jeunes.

D'autre part, ces petits et moyens commerces sont générateurs de lien social, de la même façon que les services de proximité.

Cette situation met en évidence l'importance de l'offre commerciale de petite et moyenne taille, et en particulier des commerces de proximité pour les seniors, et plus largement l'importance des services de proximité.

Il est important de repenser l'articulation des fonctions urbaines, notamment dans la perspective du vieillissement de la population, via les commerces et services de proximité.



L'accès des seniors aux services, un enjeu social important pour les territoires



Encourager le développement des services de proximité les plus courants constitue donc un enjeu social important. C'est un bon moyen de limiter la nécessité de se déplacer sur de longues distances et de permettre ainsi aux seniors de continuer d'accéder aux fonctions urbaines, notamment quand ils ne peuvent plus utiliser leur voiture. Ils peuvent alors recourir à d'autres modes : marche, voire vélo quand leur condition physique le permet... autant de modes actifs qui contribuent au maintien en bonne santé.

Or le développement des services de proximité est possible, y compris dans les zones périurbaines, moins denses, où le nombre de seniors va en augmentant. En effet, un senior génère 0,2 à 0,7 emploi (Godet M., Mousli M., 2006) ; cela devrait encourager le développement de ces services là où ils ne sont pas encore en place, si nécessaire avec l'intervention des politiques locales.

Aujourd'hui, les services de proximité peuvent en effet manquer :

- soit parce que les seniors, du temps où ils étaient actifs, trouvaient ces services sur leur lieu de travail ;
- soit parce que la nature des services qu'attendent les seniors peut connaître des évolutions par rapport aux services qu'attendent les actifs.

Il s'agit là d'enjeux d'économie résidentielle (Godet M., Mousli M., 2006), c'est-à-dire liée à la consommation de produits et de services générés par la présence de résidents sur un territoire. En donnant sa place à l'économie résidentielle dans les stratégies de développement économique des Régions, aux côtés de l'économie productive, les acteurs locaux répondent et anticipent des enjeux sociaux importants. Ils favorisent également l'usage des modes actifs (marche, vélo), en remplacement de la voiture.

*Une politique publique à orienter
en faveur des modes alternatifs*



Outre le développement de l'économie résidentielle, différentes mesures peuvent être envisagées pour favoriser l'usage par les seniors des modes alternatifs à la voiture.

Pour favoriser l'usage des modes actifs, il peut être intéressant de faire valoir que l'usage de ces modes contribue aux préconisations de l'OMS en matière d'activité physique (voir encadré), permettant d'ailleurs de repousser l'âge auquel surviennent les premiers handicaps et d'augmenter l'espérance de vie en bonne santé.

D'autre part, parmi les personnes de 75 ans et plus, 46 % se déclarent gênées physiquement pour se déplacer, ou limitées dans leurs déplacements (source : ENT-D). Bien que cette part ait baissé du fait d'un meilleur état de santé (elle était de 49 % en 1994), la part dans la population des personnes gênées physiquement pour se déplacer risque d'augmenter du fait du vieillissement attendu de la population.

Cette gêne physique ressentie doit être prise en compte dans les aménagements urbains. Ainsi, des aménagements de qualité pour les piétons sont indispensables : trottoirs de largeur suffisante et de surface régulière et non déformée, bancs publics permettant d'effectuer des pauses durant les déplacements, continuité des itinéraires...

De plus, la fragilité des seniors les plus âgés et leur plus grande vulnérabilité en tant que piétons dans les accidents de la route doit également être prise en compte dans les politiques d'aménagement en faveur des modes actifs.

L'Organisation Mondiale de la Santé (l'OMS) préconise 30 minutes d'exercice physique par jour

Selon l'OMS (voir www.who.int/fr), « une activité physique régulière comme la marche, le vélo ou la danse est bénéfique pour la santé. Elle réduit le risque de maladies cardio-vasculaires, de diabète, d'ostéoporose. Elle aide aussi à maintenir son poids [...]. Il est recommandé d'avoir au moins 30 minutes d'exercice par jour. Davantage de temps peut être nécessaire pour contrôler son poids. »

À noter que les seniors sont une population plus concernée que les autres tranches d'âge par les risques de maladies évoquées ici.

Des horaires de déplacements favorables à l'usage des transports en commun

La modification des programmes d'activités et des rythmes de vie lors du passage à la retraite a une incidence sur les horaires de déplacement des seniors. Ces derniers se déplacent principalement en heures creuses, c'est-à-dire hors des périodes de pointe du matin, du midi et du soir. Ainsi, les déplacements des seniors concernent principalement les tranches horaires de 9 h 30 à 11 h et de 14 h 30 à 17 h 30.

Il y a donc **un enjeu spécifique en termes de transports collectifs**. Aux heures où la fréquentation des transports collectifs est plus faible, attirer les seniors, dont le nombre ira croissant, dans les transports collectifs est une opportunité pour les réseaux de TC. Si les services à la demande sont plébiscités par les personnes âgées, l'offre régulière peut également répondre aux besoins de déplacements des seniors urbains et en bonne santé. Il s'agit donc de renforcer les actions de communication et de pédagogie en direction des seniors. En particulier, l'information doit être adaptée à cette population qui ne maîtrise pas forcément les nouvelles technologies.



© Certu- Virginie Lasserre

Favoriser l'usage des transports en commun



© Certu – Virginie Lasserre

On l'a vu, d'une part les seniors sont moins utilisateurs de ce mode que le reste de la population. D'autre part, ils bénéficient de conditions tarifaires avantageuses, accordées par plus de 80 % des réseaux TC. Qui plus est, leurs horaires de déplacements sont décalés par rapport aux heures de pointe. Ils peuvent donc trouver un intérêt à utiliser les transports en commun, alors moins saturés qu'en heures creuses et donc plus confortables.

Il peut donc être intéressant de mener une politique incitative de report modal en faveur des transports en commun auprès des seniors. Outre le fait que ce mode est peu coûteux pour l'utilisateur, et relativement confortable en heures creuses, elle pourra faire valoir que les transports en commun permettent la tranquillité d'esprit (à condition que le service public soit de qualité) et évitent les contraintes d'usage de la voiture en centre-ville (encombrements, stationnement...).

La formation des conducteurs à la conduite douce ainsi qu'à un bon accostage, peut aussi favoriser l'attractivité.

D'autre part, il faut veiller à la qualité des aménagements du trajet piétonnier jusqu'aux arrêts ou encore travailler sur les conflits d'usage, à bord des transports en commun et aux emplacements d'arrêt. Ainsi, une poussette ou une valise sur le passage, en montée ou en sortie de bus, gêne davantage une personne âgée qu'un individu plus jeune.

Il peut s'agir également de familiariser les seniors à l'usage des transports en commun (voir programme NICHES+).

Enfin, autre élément à prendre en compte, les attentes des seniors concernant leur rapport au temps (voir réf. Kéolis), qui sont différentes des attentes des actifs notamment. Ainsi, si pour les actifs le temps du déplacement constitue bien souvent un temps à minimiser, il représente pour les seniors un temps de relation à l'autre et d'opportunité de liens sociaux.

Pour des services de transport complémentaires

Du fait de leurs conditions physiques, certains seniors éprouvent trop de difficulté à se déplacer en transports en commun, en vélo ou même à pied. Par ailleurs, sur les territoires peu denses, les commerces et services de proximité sont difficiles à mettre en place. Pour toutes ces situations, les services de transport de type navette, ou encore de covoiturage (où le senior est occupant et non conducteur) sont des solutions adaptées. Les offres d'aide à la mobilité tels que les services Shopmobility au Royaume-Uni sont un autre exemple de solution d'aide au déplacement, via la mise à disposition de fauteuils roulants ou d'engins d'aide à la marche, de scooters, etc., et si nécessaire via l'aide d'un accompagnateur.



© Certu- Virginie Lasserre

En conclusion

Le poids des enjeux de la mobilité des seniors est renforcé par le vieillissement de la population, qui constitue une évolution majeure des sociétés contemporaines. Ainsi, la tendance à la baisse de la marche chez les seniors, en faveur de la voiture, va être amplifiée par un habitat de plus en plus périurbain. Les enjeux climatiques et énergétiques nécessitent d'enrayer cette tendance. Les enjeux sont également sociaux, lorsque les seniors sont contraints de renoncer à la conduite à cause de handicaps liés à l'âge. Une politique publique en faveur des modes actifs, mais aussi des transports en commun, trouve alors son sens. Elle doit cibler en particulier les seniors, en prenant en compte la gêne physique ressentie et la fragilité des seniors piétons, mais aussi le fait qu'ils réalisent un grand nombre de déplacements de courte distance. Cela passe par des aménagements de l'espace public... à condition que les seniors puissent trouver les services et les commerces de proximité qu'ils attendent, source de lien social et garantie de leur autonomie.

Annexe : un peu de méthode

Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD)

Les enquêtes ménages déplacements sont un outil de connaissance des pratiques de déplacements d'une population urbaine. Elles sont réalisées par les collectivités locales selon la méthode dite « standard Certu » et portent sur un échantillon représentatif de ménages correctement dispersés sur l'aire d'étude. Elles concernent les déplacements de personnes résidant à l'intérieur de l'aire d'étude. Les enquêtes se déroulent du mardi au samedi, sur les déplacements de la veille du jour de l'enquête, sur une période d'au moins dix semaines entre le 15 octobre et le 30 avril, hors jours fériés et vacances scolaires. Elles sont réalisées au domicile des ménages, en face-à-face auprès de toutes les personnes habitant dans le logement et âgées d'au moins cinq ans. Ces enquêtes touchent toutes les catégories de population de l'aire d'étude et s'intéressent à tous les modes de déplacements.

Les enquêtes ménages déplacements constituent un outil stable et fiable, qui permet de réaliser des analyses et comparaisons dans le temps et dans l'espace.

L'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD)

Tous les dix ans environ, le ministère chargé des Transports et l'Insee conduisent une enquête nationale sur les transports. La dernière, l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD), s'est déroulée en 2007-2008. L'objectif est la connaissance des déplacements des ménages résidant en France et de leur usage des moyens de transport tant individuels que collectifs. Seules ces enquêtes sur la mobilité sont réalisées à cette échelle et décrivent tous les déplacements quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée.

Pour en savoir plus

« Projections de population à l'horizon 2060 - Un tiers de la population âgé de plus de 60 ans », *Insee Première*, n° 1320, octobre 2010.

« La mobilité quotidienne des seniors », Adeus, *Les notes de l'Adeus*, n° 37, avril 2011.

Personnes âgées et transports collectifs, Certu, mars 2005.

La mobilité des seniors – Besoins de déplacements liés au vieillissement de la population, Gart, octobre 2009.

Mutations de la société française : pour mieux comprendre la mobilité d'aujourd'hui, Keolis, 2007.

Vieillesse, activités et territoires à l'horizon 2030, Godet M., Mousli M., Conseil d'analyse économique, DIACT, 2006.

Niches + : des concepts innovants en matière de transports urbains – De la théorie à la pratique, 7^e programme cadre pour la recherche et le développement, pour le transport terrestre durable, 2008-2011.

Plan d'action « *Vivre chez soi* », secrétariat d'État chargé des Aînés, juin 2010.

© CERTU - 2012

Service technique placé sous l'autorité conjointe du ministère de l'Égalité des territoires et du Logement et du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, le centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques a pour mission de faire progresser les connaissances et les savoir-faire dans tous les domaines liés aux questions urbaines. Partenaire des collectivités locales et des professionnels publics et privés, il est le lieu de référence où se développent les professionnalismes au service de la cité.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du CERTU est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Coordination : Service éditions Certu (Bruno Daval)

Photo de couverture : Certu (V. Laserre – B. Daval)

Dépôt légal : 4e trimestre 2012

ISBN : 978-2-11-129516-2

ISSN : 0247-1159

Cet ouvrage est en vente en téléchargement sur le site du Certu
www.certu-catalogue.fr

Bureau de vente :

2, rue Antoine Charial

69426 LYON Cedex 03 - France

Tél. : 04 72 74 59 59

Fax : 04 72 74 57 80

Cette collection regroupe des ouvrages qui livrent de l'information sur un sujet de manière plus ou moins exhaustive. Il peut s'agir d'études sur une technique ou une politique nouvelle en émergence, d'une question (dans le champ de compétences du Certu) qui fait l'objet d'analyses et qui mérite d'être mise à disposition du public, de connaissances capitalisées à travers des colloques, des séminaires ou d'autres manifestations. Ces ouvrages s'adressent à des professionnels ou à tout public cherchant des informations documentées sur un sujet.

Ces ouvrages n'ont pas de caractère méthodologique bien que des analyses de techniques en émergence puissent alimenter les savoirs professionnels. Dans ce cas, les pistes présentées n'ont pas été validées par l'expérience et ne peuvent donc pas être considérées comme des recommandations à appliquer sans discernement.

Le Certu publie également les collections Essentiel et Références.

Les seniors : un enjeu pour les politiques de déplacements

Le vieillissement de la population constitue une évolution majeure de bon nombre des sociétés contemporaines. C'est un enjeu fort en matière de mobilité, tant en termes d'aménagement de l'espace public que de politiques à mettre en œuvre pour répondre durablement aux besoins de déplacement de ces populations. C'est aussi un enjeu de société, tant la capacité à se déplacer est facteur d'autonomie et de lien social.

Avec l'âge, les programmes d'activités et la temporalité des déplacements évoluent. De plus en plus motorisés, les seniors se déplacent moins que les actifs, mais davantage que par le passé. Ils se déplacent de plus en plus en voiture et de moins en moins à pied. Ces évolutions posent évidemment question au regard des enjeux de santé et de développement durable.

Ce dossier donne quelques points de repères sur les pratiques de déplacement des seniors dans les agglomérations françaises et sur les enjeux qui en découlent.

4ip c
Connaissance et
analyses croisées
des mobilités

CETE

