



**HAL**  
open science

## Mobilité, transport et vieillissement : appréhender les enjeux et les besoins pour agir au niveau local

Aline Alauzet

► **To cite this version:**

Aline Alauzet. Mobilité, transport et vieillissement : appréhender les enjeux et les besoins pour agir au niveau local. 2018, pp. 12-13. hal-01799381

**HAL Id: hal-01799381**

**<https://hal.science/hal-01799381>**

Submitted on 21 May 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **Mobilité, transport et vieillissement : appréhender les enjeux et les besoins pour agir au niveau local**

*Le déplacement : une nécessité et un droit à garantir au plus près des besoins*

Pouvoir se déplacer est un besoin fondamental qui conditionne le développement, l'épanouissement et le maintien en bonne santé de tout individu, quel que soit son âge. Parce que le déplacement permet d'accéder aux ressources collectives, au travail, à l'éducation, à la santé, aux loisirs, c'est également un droit, énoncé notamment au travers du droit au transport, garanti en France depuis la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 et bientôt élargi pour prendre en compte des objectifs de développement durable, avec la future loi d'orientation des mobilités de 2018. Pour que soient pleinement satisfaits ce besoin et ce droit, il faut que le déplacement soit possible mais aussi réalisable pour tous dans des conditions optimales de confort et de sécurité. Et ceci dépend de l'existence et de la nature des infrastructures, transports et services mais aussi de leur adaptation aux besoins de la population dans sa diversité. Comprendre les besoins en déplacements et leurs déterminants en fonction des caractéristiques individuelles et de l'environnement de vie, identifier les segments de la population pour lesquels ces besoins ne sont pas satisfaits, identifier les sources d'inégalités et les pistes pour les réduire, sont autant d'objectifs auxquels peuvent contribuer les recherches en sciences humaines et sociales menées dans le champ des transports. Si ces recherches s'appuient sur l'analyse des données nationales et les comparaisons internationales pour identifier les enjeux, les tendances, les évolutions et comprendre les spécificités culturelles, elles doivent nécessairement aborder aussi le niveau local. Dans la suite de ce texte, les résultats portant sur les comportements et les besoins des personnes âgées en termes de déplacement dans la ville s'appuient en partie sur une étude de terrain menée par l'Ifsttar avec la ville de Bron et son CCAS (voir encadré).

Encadré : Sources des données

- Projet européen CONSOL, 2011-2013. Sources données françaises : Insee - SoeS - Ifsttar, Enquête Nationale Transport et Déplacements 2007-2008.
- Données locales : Enquête « Brondillants 60+ » 2014-2015 ; Dans le cadre des Rencontres Scientifiques Nationales de Bron, projet de co-construction et de co-diffusion des connaissances sur le thème Ville durable, sociale et citoyenne, l'Ifsttar et la ville de Bron (Rhône), ont mené une étude centrée sur la mobilité et la participation sociale des habitants de 60 ans et plus. Les données ont été recueillies lors de focus groups menés dans plusieurs quartiers, puis par un questionnaire, envoyé en octobre 2014 à l'ensemble des personnes de la commune âgées de 60 ans et plus, et portant sur : les caractéristiques individuelles, la structure familiale, l'état de santé, le logement, les usages des différents modes de transport, les activités pratiquées hors du domicile (achats, santé, loisirs, sport, bénévolat) et les déplacements associés, la qualité de vie, plus une question ouverte recueillant souhaits et suggestions. Il y a eu 2785 répondants (taux de retour 37 %), avec une légère surreprésentation des femmes (quelle que soit la tranche d'âge) et des personnes de 80-89 ans (hommes et femmes) ; les 60-69 ans sont sous-représentés (hommes et femmes).

*Mobilité des personnes âgées : des tendances générales qui se confirment au niveau local*

Une baisse de la mobilité avec l'avancée en âge, pas seulement due à l'arrêt du travail

Même s'il existe des particularités propres à chaque pays, on observe au niveau européen des tendances générales pour les facteurs qui influencent les comportements de mobilité et les

besoins des personnes âgées. Ainsi, il y a une baisse du nombre de déplacements quotidiens avec l'âge, qui s'accroît fortement pour la classe 70-79 ans, qui est charnière en termes de mobilité. L'hypothèse avancée de lien avec l'apparition de problèmes de santé se confirme avec nos données locales : les personnes se déclarant limitées dans leurs activités en raison d'un problème de santé ou de handicap se déplacent nettement moins fréquemment hors de leur domicile que les autres. Et c'est bien à partir de 80 ans que la fréquence des déplacements hors du domicile diminue le plus. Cependant, on voit aussi que c'est une grande majorité des personnes de 80-84 ans qui se déplacent hors de leur domicile de manière quotidienne, même si cette proportion baisse bien en-dessous des 50 % au-delà de 85 ans.

L'usage de la voiture et la marche à pieds dominant, avec des différences femmes / hommes

Au niveau européen les femmes ont une tendance à une moindre mobilité, mais la différence la plus importante concerne l'usage des modes : les femmes conduisent moins, marchent plus et utilisent plus les transports en commun (TC) que les hommes. Nos données locales confirment ces résultats pour l'usage de la voiture : les femmes conduisent beaucoup moins fréquemment que les hommes et utilisent plus fréquemment la voiture en tant que passagères - la voiture étant le mode dominant pour les hommes ; par ailleurs, les femmes utilisent un petit peu plus souvent le tramway et le bus que les hommes, le métro de manière similaire, et le vélo beaucoup moins ; par contre il n'y a pas de différences entre les femmes et les hommes pour la fréquence de la marche à pieds, mais c'est le deuxième mode le plus utilisé pour les hommes (après la voiture) et le premier pour les femmes. Cette importance de la marche à pieds pour les personnes âgées est un résultat important, à souligner. Pour la voiture, les données nationales françaises montrent que son usage décroît avec l'âge à partir de 65 ans. Sur nos données locales, la proportion de conducteurs qui conduisent au moins une fois par semaine est stable autour de 90 % jusqu'à 80-84 ans, et elle chute à 60 % à partir de 85 ans ; pour les femmes, cette proportion est de 80 % entre 60 et 69 ans, elle baisse un peu à partir de 70 ans puis plus nettement à partir de 75 ans pour passer en dessous des 50 %. On a clairement là un effet de génération avec le moindre accès au permis pour les femmes qui ont maintenant 75 ans et plus, en lien aussi avec la distribution des rôles dans le couple et son évolution. L'usage de la voiture, que ce soit en tant que conducteur ou passager, reste cependant très élevé, y compris pour les plus âgés. Même si la dépendance à la voiture est aussi liée à la disponibilité des TC, nos données confirment des résultats déjà connus montrant que la voiture est encore parmi les modes utilisés le plus longtemps, même et surtout après l'apparition de difficultés motrices (difficultés les plus courantes liées à l'avancée en âge), puisque celles-ci limitent les possibilités d'usage des TC.

*Les personnes âgées ne constituent pas une population homogène*

Nos données locales illustrent un fait important qui a un fort impact sur la mobilité des personnes âgées : leur hétérogénéité, qui n'est pas seulement liée à la tranche d'âge mais aussi à l'état de santé, la catégorie socio-professionnelle, le niveau de revenu et au fait de vivre seul, en couple ou en famille. On observe que ces facteurs ont une grande influence sur le nombre d'activités pratiquées hors du domicile et donc sur la participation sociale. De grandes différences entre catégories de personnes âgées sont ainsi mises en lumière, avec notamment la forte influence de la catégorie socio-professionnelle sur l'état de santé et donc sur la mobilité, indépendamment de l'effet du vieillissement : par exemple entre 60 et 74 ans, les anciens ouvriers sont deux fois plus nombreux que les anciens cadres à déclarer être limités dans les activités qu'ils peuvent faire en raison d'un problème de santé ou d'un handicap, et les écarts entre ces deux groupes restent importants après 75 ans, même s'ils se réduisent. Une autre source d'hétérogénéité du « groupe » des personnes âgées qui a une influence sur leur mobilité est leur lieu de résidence, qui n'est bien sûr pas indépendant de leurs caractéristiques

**Aline ALAUZET, IFSTTAR**, Article écrit à la demande du RFVAA pour le N°6 de la série « Les Essentiels Amis des Aînés » sur le thème « Mobilités, transports et vieillissement », 3 pages.

socio-démographiques. L'enjeu est de pouvoir identifier à toutes les échelles géographiques, de celle de la ville à celle de l'intérieur du domicile, quels sont les freins à la mobilité sur lesquels on peut agir.

*L'environnement de vie, un facteur déterminant pour les déplacements, qui ouvre des possibilités d'action à partir de l'identification des besoins*

Toutes les échelles du lieu de vie sont importantes à considérer pour comprendre la mobilité. La ville tout d'abord, avec son offre de TC et de services, la nature de sa voirie et son usage mais aussi le quartier, avec la présence ou non de commerces, de services liés à la santé, de lieux de loisirs. Les difficultés mises en avant par nos répondants pour se déplacer dans la ville sont : les bouchons, le manque de places de stationnement, la présence de feux et la place prise par les lignes de tramway, le manque de lignes de bus et de correspondances, la distance aux arrêts, le temps d'attente. A l'échelle du quartier ce sont les trottoirs qui sont le plus cités avec des difficultés liées à leur encombrement (stationnement de voitures par exemple) leur partage avec les vélos ou d'autres modes, leur état d'entretien, la présence de feuilles mortes, le type de revêtement qui peut être glissant, la hauteur et la déclivité qui peuvent être gênantes ; l'insécurité perçue est également évoquée pour certains quartiers : elle engendre des craintes et parfois des trajets rallongés pour éviter certains lieux, ou bien des renoncements ; l'absence ou l'éloignement des commerces est également soulignée comme une difficulté. Les caractéristiques du domicile peuvent également engendrer des difficultés pour se déplacer avec par exemple l'absence d'ascenseur dans un immeuble à étages, la présence de marches à franchir pour entrer/sortir du domicile ou bien à l'intérieur - difficulté liée aussi à une distribution non adaptée des pièces.

Ainsi c'est tout un ensemble de facteurs qui concourent à faciliter ou limiter les déplacements. L'enjeu est alors de repérer les combinaisons de facteurs qui sont défavorables parce que sources d'isolement, afin d'identifier les personnes auxquelles il faudrait proposer des solutions, adaptées à leurs besoins.

Proposer un apprentissage des TC à ceux qui n'ont jusque-là pratiqué que la voiture et ont encore des capacités fonctionnelles suffisantes, mettre en place une navette pour les endroits non desservis par les TC, ou les personnes avec des capacités motrices amoindries, sont des exemples de solutions à proposer pour favoriser la mobilité de certaines personnes âgées. L'accompagnement au déplacement est également une piste intéressante : dans certains pays et pour des lieux mal desservis en TC, il existe par exemple des programmes de conducteurs volontaires qui utilisent leur propre voiture ou celle de la personne âgée pour la conduire à ses rendez-vous. Mais il est également nécessaire de prévenir en amont les difficultés de déplacement, par exemple en promouvant l'activité physique quel que soit l'âge, ou bien en promouvant l'attention à la configuration de son logement et le déménagement dans un logement adapté au vieillissement à un âge où l'on est encore mobile.