

JUIN 2022

MOBILITÉ DES AÎNÉS
PRATIQUES ET BESOINS



NIELS KNAPP-ZILLER

Sous la supervision du Professeur Gilles Berrut

Région PAYS DE LA LOIRE

GÉRONTOPÔLE AUTONOMIE LONGÉVITÉ PAYS DE LA LOIRE

TABLE DES MATIÈRES

GLOSSAIRE 2

INTRODUCTION GÉNÉRALE 3

I - LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES AÎNÉS 4

A - POURQUOI LES AÎNÉS SE DÉPLACENT-ILS ? 5

1. LES COURSES ET LES LOISIRS COMME MOTIFS PRINCIPAUX 5
2. LE RISQUE D'IMMOBILITÉ POUR LES PLUS ÂGÉS 8

B - OÙ ET QUAND LES AÎNÉS SE DÉPLACENT-ILS ? 9

1. UNE TEMPORALITÉ QUI ÉVITE LES HEURES DE POINTE MAIS PAS LES RENCONTRES 9
2. DES DÉPLACEMENTS EN PROXIMITÉ 11

C - COMMENT LES AÎNÉS SE DÉPLACENT-ILS ? 12

1. UNE GÊNE PHYSIQUE QUI S'INSTALLE INÉGALEMENT AVEC L'ÂGE 12
2. UNE FORTE DÉPENDANCE À LA VOITURE ET UN REPORT SUR LA MARCHE AVEC L'ÂGE 14

II - BESOINS, FREINS ET LEVIERS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ 17

A - BESOINS 17

B - FREINS ET LEVIERS 18

1. LA DÉPENDANCE À LA VOITURE ET LE MANQUE D'ANTICIPATION 18
2. LA MARCHE, ENTRE PROXIMITÉ, ACCESSIBILITÉ ET ATTRACTIVITÉ 19
3. LE VÉLO, AVANT TOUT UN ENJEU DE SÉCURITÉ 20
4. LES TRANSPORTS EN COMMUN, SOLUTION IMPARFAITE 21

À RETENIR 23

BIBLIOGRAPHIE 24



GLOSSAIRE

- APA : Allocation Personnalisée d'Autonomie
- Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- CSP : catégories Socio-Professionnelles
- Drees : Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques
- EMP : l'Enquête Mobilité des Personnes, réalisée en 2018 et 2019 par le Service des données et des études statistiques du Ministère de la transition écologique, est l'enquête nationale de référence sur les pratiques de mobilité et l'équipement en véhicule. Elle succède aux ENTD.
- ENTD : Enquête Nationale Transports et Déplacements
- Insee : Institut National de la Statistique et des Études Économiques
- LMI : Laboratoire de la Mobilité Inclusive
- MEL : Métropole Européenne de Lille
- Q1, Q2, Q3, Q4 : quartiles de revenus, le premier quartile (Q1) correspondant aux 25 % des ménages ayant les revenus les plus faibles, le dernier quartile (Q4) correspondant aux 25 % des ménages ayant les revenus les plus élevés
- QPV : Quartier Politique de la Ville
- UTP : Union des Transports Publics



INTRODUCTION GÉNÉRALE

La mobilité des aînés est un enjeu essentiel pour leur qualité de vie. En effet, elle conditionne souvent l'accès aux soins, à la culture, aux loisirs, aux commerces et aux relations sociales.

« L'autonomie des personnes âgées concerne au-delà des gestes de la vie quotidienne, la capacité à aller et venir selon leurs besoins et selon leurs désirs », **Pr. Gilles Berrut.**

La mobilité des aînés s'inscrit également dans deux défis majeurs des années à venir : la transition démographique qui entraînera une augmentation conséquente du nombre et de la proportion de personnes âgées en France et la transition écologique incompatible avec le fonctionnement actuel des mobilités. La mobilité est ainsi l'une des priorités du Gérontopôle des Pays de la Loire. Cet intérêt s'est concrétisé par un consortium de recherche intitulé « Longévité mobilité autonomie » qui a réuni 10 laboratoires de recherche labellisés des universités d'Angers, Nantes et du Mans et a donné lieu à plus de 30 articles scientifiques. Puis, en 2020, trois études ont été publiées (Knapp-Ziller, 2020).

Si ces trois premières études étaient plutôt centrées sur la question de l'offre, celle-ci a pour objectif de mieux connaître les pratiques et les besoins des aînés dans leur mobilité du quotidien. Nous entendons ici les déplacements et les capacités à se déplacer des personnes retraitées en excluant les déplacements liés aux voyages. Le choix de la retraite comme limite d'âge s'explique par la rupture dans la mobilité que représente l'arrêt des déplacements domicile-travail. Toutefois, pour des raisons de praticité, les analyses statistiques portent sur les 65 ans et plus. Le volet qualitatif de l'analyse concerne, lui, les retraités, y compris de moins de 65 ans.

Le double défi de la transition démographique et écologique est prégnant dans cette étude. En effet, aujourd'hui, l'ensemble des Français de 65 ans et plus réalisent un peu moins de 200 millions de kilomètres par jour et ce chiffre est en augmentation puisque la population âgée, de plus en plus nombreuse, se déplacent plus souvent et plus loin qu'avant (Enquête Mobilité des Personnes, 2019) (Enquête Nationale Transports et Déplacements, 2008, 1994, exploitées par Auxilia, LMI, 2014).

Afin d'imaginer des solutions suffisamment pertinentes pour qu'elles puissent conduire à un changement vers une mobilité des aînés plus vertueuse, il est nécessaire de bien comprendre les pratiques actuelles et les besoins qui les motivent au risque sinon de mettre en place des alternatives inefficaces.

Ce document est organisé en deux parties :

- la première sur les pratiques ;
- la seconde sur les besoins, les freins et les leviers.

L'analyse des pratiques repose sur l'exploitation des données de « l'Enquête Mobilité des Personnes » du Ministère de la Transition Écologique. Cette exploitation de données révèle les caractéristiques des déplacements des aînés en fonction de critères territoriaux et sociologiques dans le but de comprendre pourquoi, où, quand et comment les aînés se déplacent.

La seconde partie est issue de trois terrains d'étude : Les Hauts-d'Anjou où ont été réalisés, avec la commune, Wimoov et Familles rurales, deux « porteurs de paroles » sur les marchés, le Pays de Pouzauges et Sèvremoine où des focus groupes ont été organisés avec le soutien des collectivités. Au total, plus de 100 personnes retraitées ont été interrogées de manière qualitative dans des territoires à dominante plutôt rurale. L'étude réalisée par le Cerema sur le territoire urbain de la Métropole Européenne de Lille (MEL) (Meissonnier, 2020) permet de compléter les témoignages recueillis dans un autre contexte.

LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES AÎNÉS

Afin de décrire les déplacements des personnes à la retraite, le Gérontopôle des Pays de la Loire a réalisé un traitement original des données fournies par l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019 du Ministère de la Transition Écologique.

Ce traitement permet notamment de croiser les pratiques avec des données sociologiques et territoriales. La typologie de territoires retenue à partir de la grille communale de densité[1] de l'Insee et de la typologie en aire d'attraction des villes[2], disponibles dans la base de données fournie, est la suivante :

TYPE DE TERRITOIRE	CRITÈRES INSEE	EXEMPLES EN PAYS DE LA LOIRE
QPV	Quartier politique de la ville	Malakoff à Nantes Montplaisir à Angers Les Fourches à Laval Les Sablons au Mans Vignes-aux-roses à La Roche-sur-Yon
Grande ville	Ville centre d'une aire d'attraction des villes de plus de 200 000 habitants (hors Paris)	Nantes Saint-Nazaire Angers Le Mans
Banlieue	Autres communes du pôle d'une aire d'attraction des villes de plus de 200 000 habitants (hors Paris)	Rezé Saint-Herblain Avrillé Trélazé Coulaines
Périurbain	Autres communes d'une aire d'attractiondes villes de plus de 200 000 habitants (hors Paris) ayant une densité intermédiaire	La Haie-Fouassière Haute-Goulaine Montreuil-Juigné Mûrs-Erigné La Chapelle-Saint-Aubin Laigné-en-Belin
Pôle local	Commune ayant une densité intermédiaire hors des aires d'attraction des villes de plus de 200 000 habitants	Ancenis Cholet Château-Gontier Sablé-sur-Sarthe Fontenay-le-Comte
Peu dense	Commune peu dense	Plessé Val du Layon Cossé-le-Vivien Volnay Montournais
Très peu dense	Commune très peu dense	Carbay La Jaille-Yvon Champgénéteux Beaumont-Pied-de-Bœuf Liez

La limite d'âge inférieure retenue dans le traitement de la base de données est 65 ans afin de s'assurer d'avoir une très grande majorité de personnes retraitées.

---

[1] La grille communale de densité de l'Insee regroupe les communes en quatre classes en fonction de l'importance des zones densément peuplées au sein de la commune : densément peuplé, densité intermédiaire, peu dense, très peu dense.

[2] L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail. Une aire est constituée d'un pôle et d'une couronne.

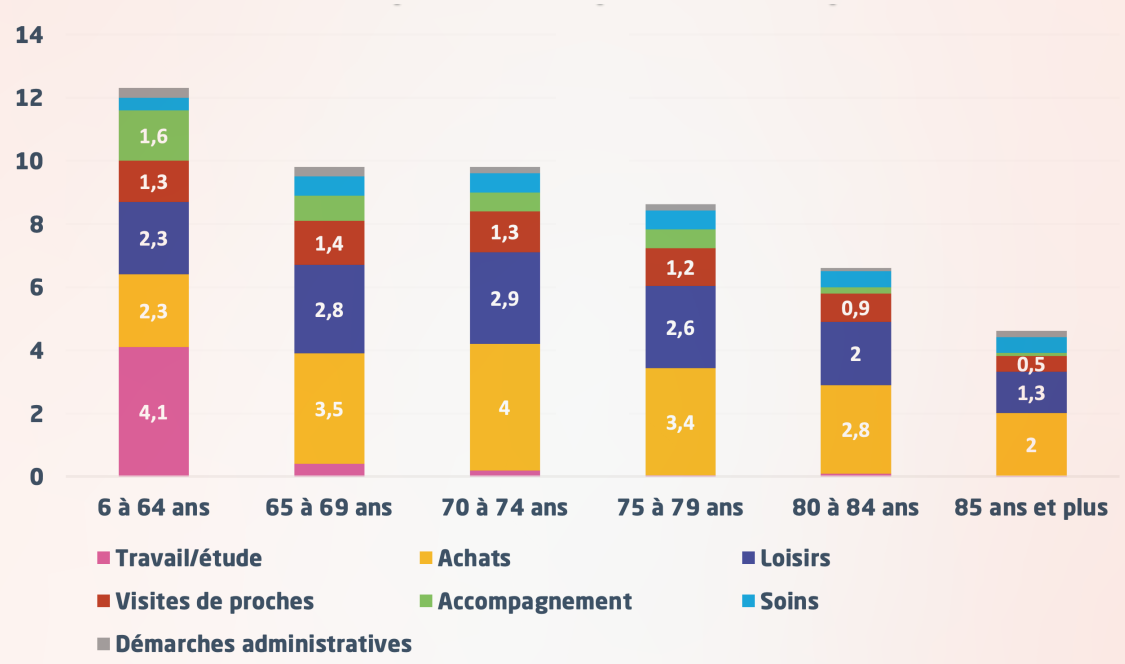
A - POURQUOI LES AÎNÉS SE DÉPLACENT-ILS ?

La mobilité de la population tous âges confondus est souvent un moyen d'accéder à la connaissance, à l'emploi, aux services (commerces, sport, culture, soins, services publics...) et aux relations sociales. Les aînés se déplacent avant tout pour faire des achats et pratiquer des loisirs. L'absence de mobilité est ainsi le risque de voir sa qualité de vie fortement dégradée.

1. LES COURSES ET LES LOISIRS COMME MOTIFS PRINCIPAUX

Graphique 1 - Nombre de déplacements par semaine* par motif

* en dehors des motifs « retour à domicile »



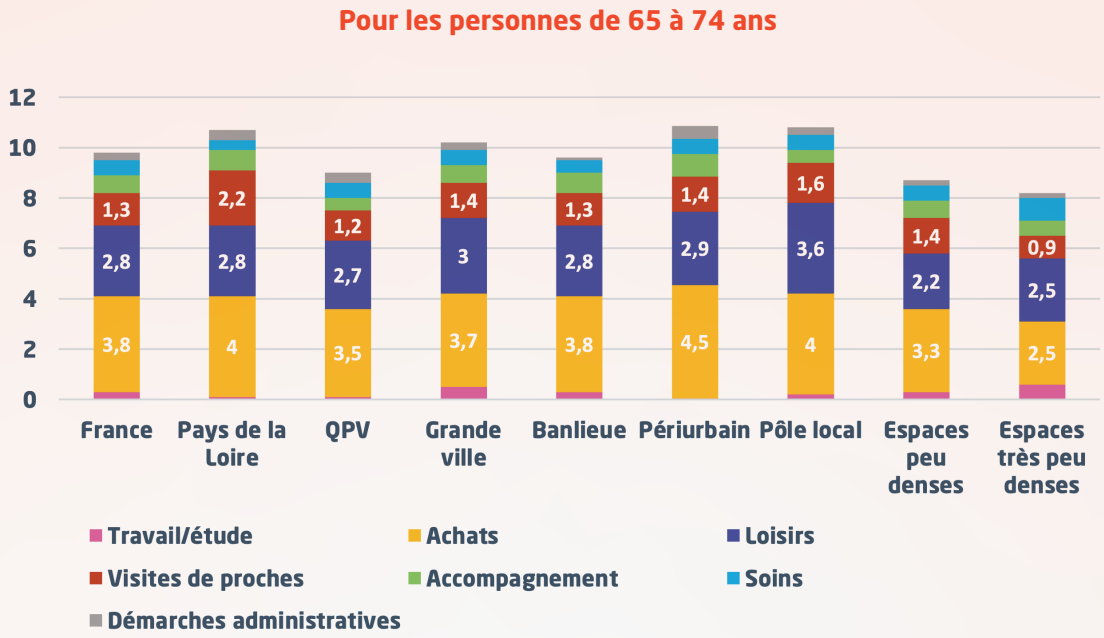
Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

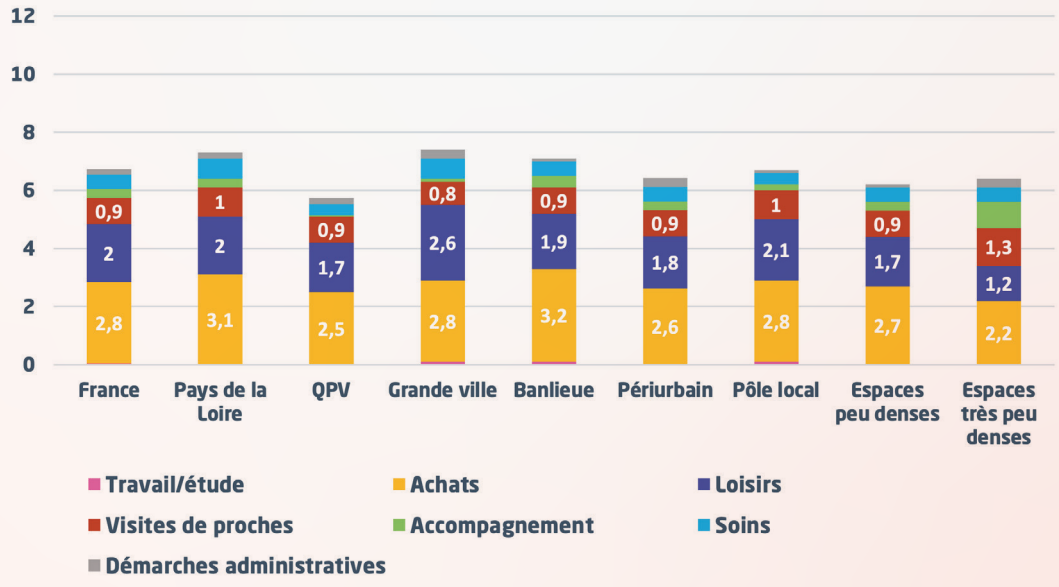
À partir de la retraite, la disparition des trajets domicile/travail engendre une baisse du nombre de déplacements qui est en partie compensée par l'augmentation des loisirs et achats. Chacun représente, et ce quels que soient les tranches d'âge entre 65 et 85 ans et plus, autour de 40 % des trajets pour les achats, 30 % pour les loisirs et un peu plus de 10 % pour les visites à des proches.

À partir de 75 ans, le nombre de déplacements, tous motifs confondus, décroît avec l'âge. Toutefois, le nombre de déplacements par semaine pour des loisirs reste supérieur à celui des moins de 65 ans jusqu'à 80 ans. Pour les achats, cette inversion se fait après 85 ans.

Graphique 2 & 3 - Nombre de déplacements par semaine* en fonction du type de territoire

* en dehors des motifs « retour à domicile »





Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

En Pays de la Loire, les jeunes retraités font en moyenne un déplacement de plus par semaine que les Français. Cet écart s'explique par un nombre de visites à des proches bien plus élevé. En effet, l'étude sur les prédispositions territoriales à l'isolement des personnes âgées réalisée par le Gérontopôle des Pays de la Loire en 2020 (Blanchet, Knapp-Ziller) a souligné que la Région des Pays de la Loire faisait partie de celles où le risque d'isolement social était le moins élevé.

Les quartiers « politique de la ville » (QPV) et les espaces les moins denses sont ceux où les jeunes retraités se déplacent le moins. Dans les grandes villes, mais surtout dans les territoires périurbains et les pôles locaux, le nombre de déplacements pour faire des achats ou se rendre à des activités de loisirs est particulièrement élevé.

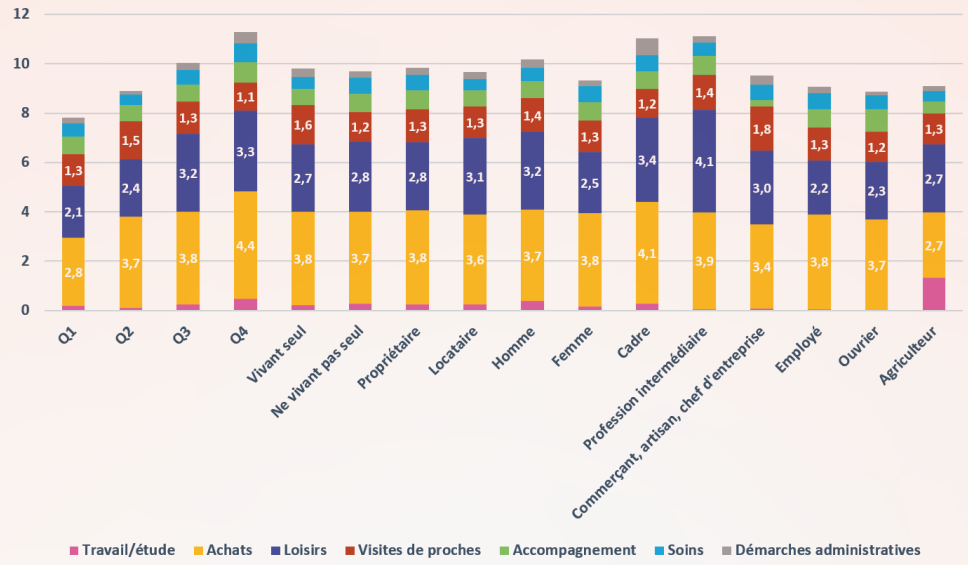
Après 75 ans, le type de territoire a moins d'incidence. Les QPV demeurent toutefois des endroits où les déplacements sont moins nombreux. Dans les grandes villes, le nombre de déplacements pour des loisirs se maintient à un niveau élevé.

L'écart entre le nombre de déplacements des jeunes retraités et des plus âgés est particulièrement prononcé dans le périurbain (-41 %) et dans une moindre mesure dans les pôles locaux (-38 %). Deux pistes d'interprétations sont possibles. Dans ces types d'espace, les déplacements en voiture sont particulièrement importants et l'arrêt ou la réduction de la conduite après 75 ans peut expliquer une forte diminution des déplacements. Il est également envisageable que ces deux générations (65-74 ans et 75 ans et plus) soient très différentes dans leurs comportements au regard des dynamiques de périurbanisation et du vieillissement de ceux qui se sont installés dans le prolongement de l'essor de la voiture.

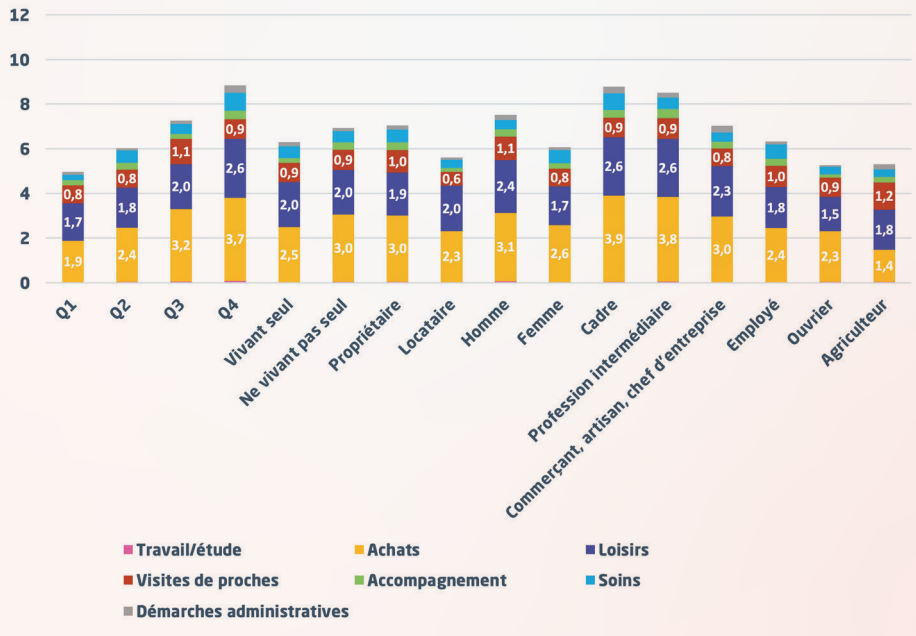
Graphique 4 & 5 - Nombre de déplacements par semaine en fonction de critères sociologiques

Des personnes de 65 ans à 74 ans

* en dehors des motifs « retour à domicile »



Des personnes de 75 ans et plus



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

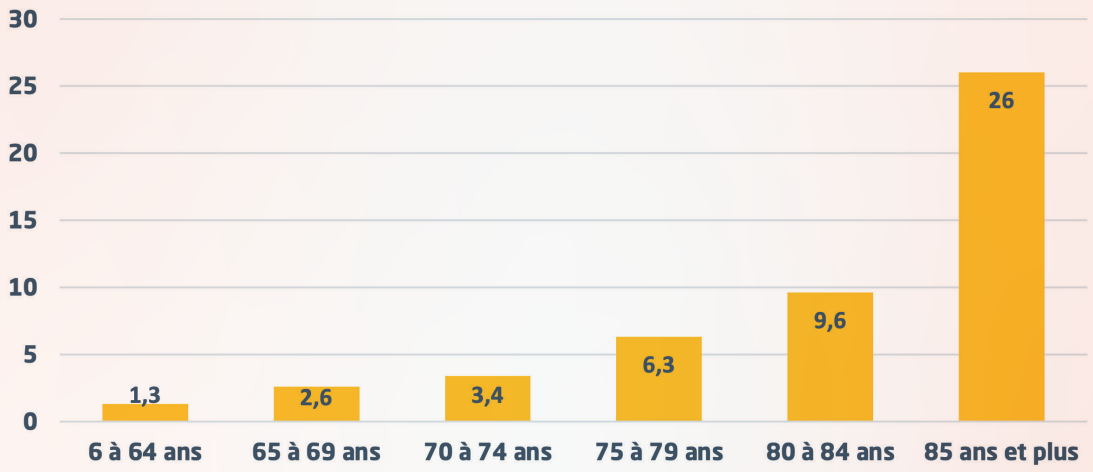
Le nombre de déplacements, surtout pour les achats et les loisirs, est corrélé aux revenus et aux classes sociales. Entre 65 et 74 ans, les agriculteurs ont encore un nombre moyen de déplacements professionnels non négligeables. La poursuite de l'activité professionnelle au-delà de 65 ans dans une telle ampleur est propre aux agriculteurs. Les hommes font également plus de déplacements pour les loisirs que les femmes.

À partir de 75 ans, les écarts sont plus significatifs entre les catégories socio-professionnelles et les tranches de revenus. Entre 65 et 74 ans, un aîné dont les revenus sont situés dans le dernier quartile fait, en moyenne, 45 % de déplacements de plus que celui dont les revenus sont situés dans le premier quartile. Ce chiffre passe à 76 % pour les 75 ans et plus. Par ailleurs, d'autres distinctions sociales apparaissent. Les personnes seules et les locataires se déplacent moins que les propriétaires et les couples pour faire des courses.

2. LE RISQUE D'IMMOBILITÉ POUR LES PLUS ÂGÉS

L'enquête mobilité des personnes de 2019 permet de connaître la part des personnes ne s'étant pas déplacés la semaine précédant l'entretien. Ceci peut être un indice sur le risque d'isolement des personnes.

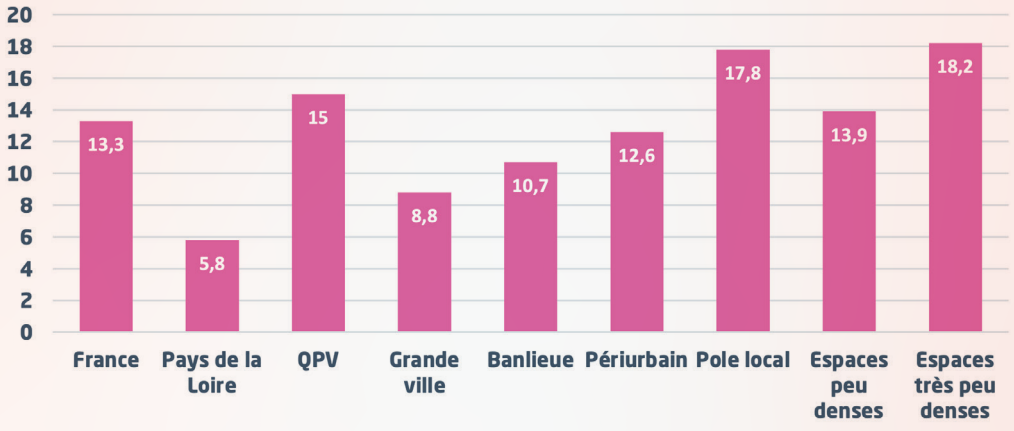
Graphique 6 - Part des personnes restées immobiles pendant une semaine entière



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

Le taux de personnes qui ne sortent pas de chez elles pendant toute une semaine reste très faible jusqu'à 75 ans. Entre 75 et 85 ans, ce taux progresse légèrement, mais l'immobilité sur une semaine ne concerne encore que moins de 10 % de la population. Après 85 ans, ce taux augmente sensiblement.

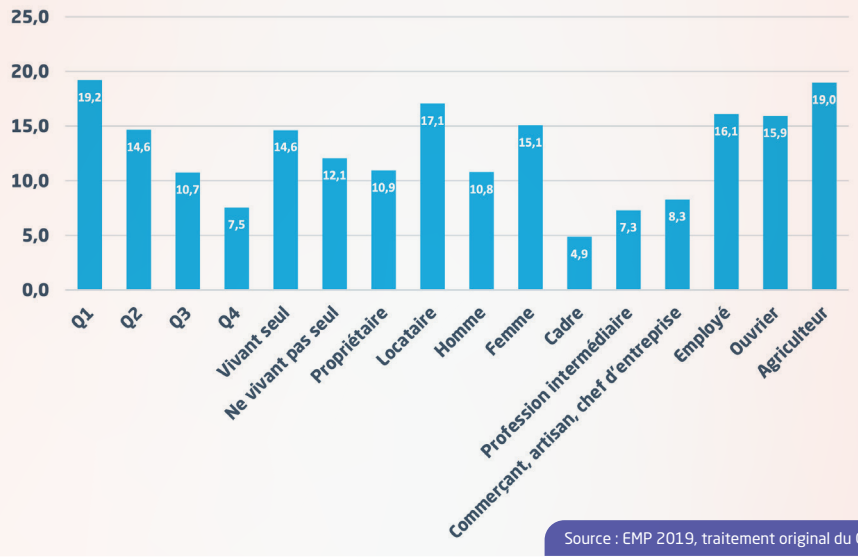
Graphique 7 - Part des personnes de 75 ans et plus restées immobiles pendant une semaine entière



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

Les Pays de la Loire sont bien moins touchés par les problématiques d'immobilité. Les territoires les moins denses, les quartiers politique de la ville et les pôles locaux sont eux davantage concernés.

Graphique 8 - Part des personnes de 75 ans et plus restées immobiles pendant une semaine entière



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

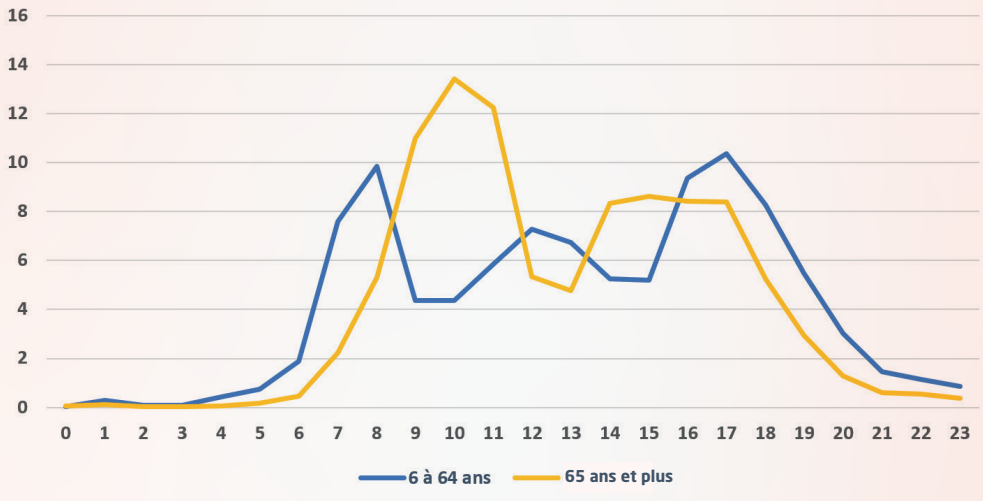
L'immobilité après 75 ans touche surtout les catégories populaires. Des écarts moindres existent également entre les hommes et les femmes ou les propriétaires et locataires.

B - OÙ ET QUAND LES AÎNÉS SE DÉPLACENT-ILS ?

Avec la retraite et la fin des contraintes liées aux horaires de travail, les aînés disposent d'une plus grande liberté dans le choix des destinations et la temporalité de leurs déplacements.

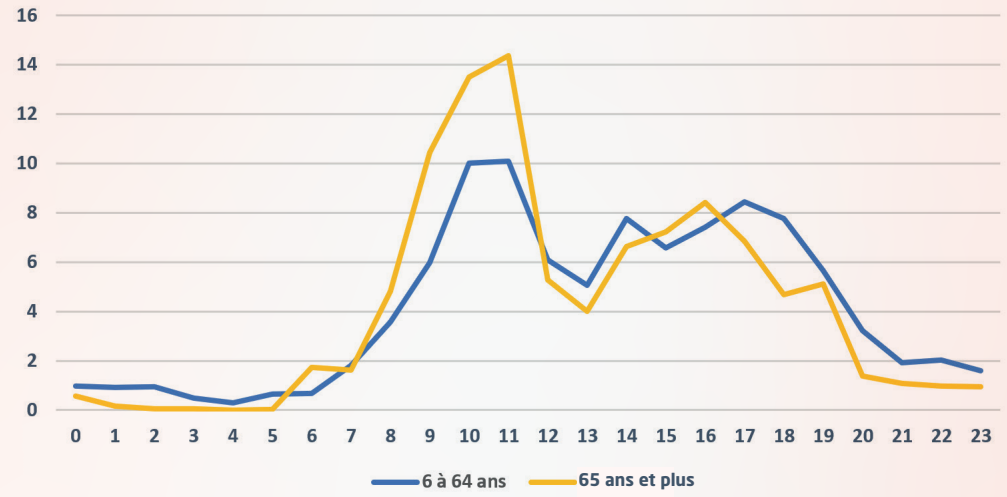
1. UNE TEMPORALITÉ QUI ÉVITE LES HEURES DE POINTE MAIS PAS LES RENCONTRES

Graphique 9 - Part des déplacements par heure de départ en semaine



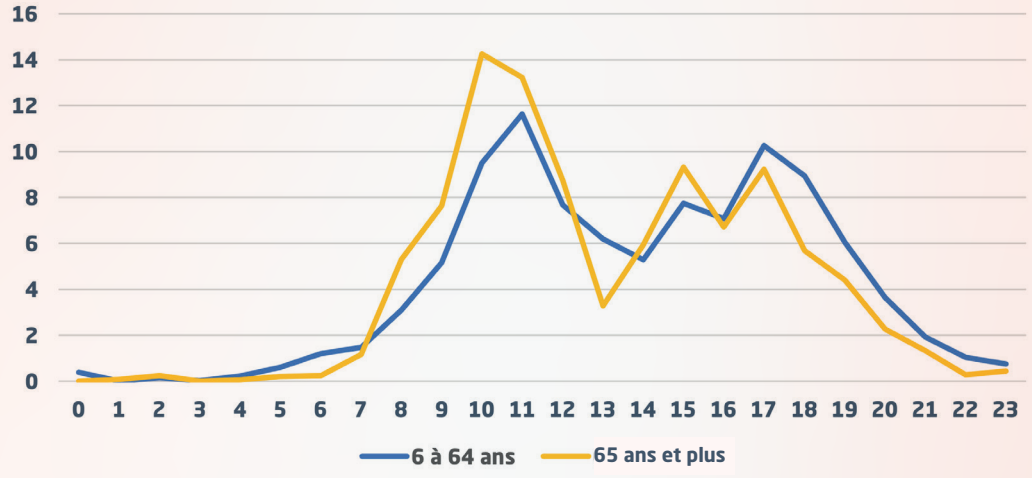
Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

Graphique 10 - Part des déplacements par heure de départ le samedi



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

Graphique 11 - Part des déplacements par heure de départ le dimanche



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

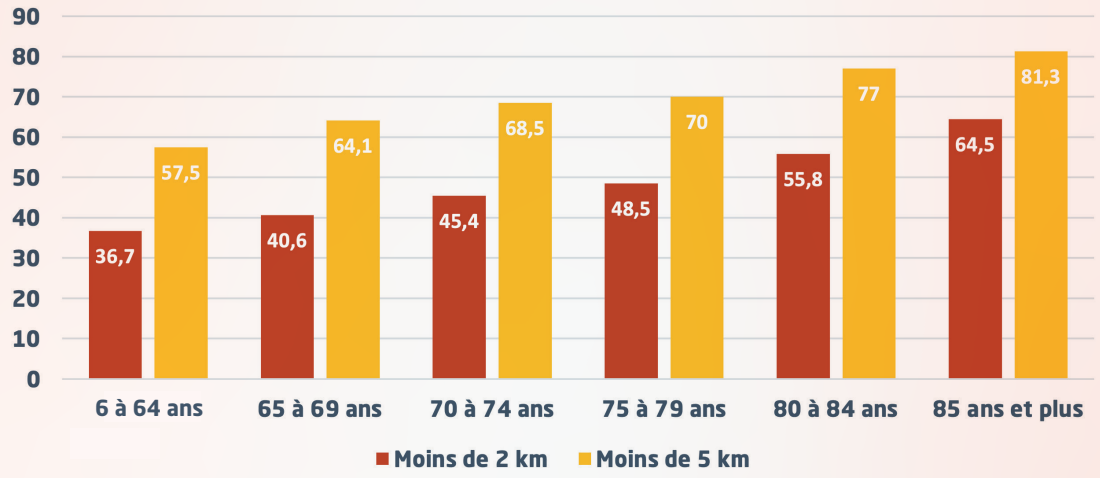
Les aînés, dans des proportions similaires au reste de la population, mais avec un nombre de trajets inférieur, réduisent leur mobilité le samedi et encore plus le dimanche.

Il est connu que les personnes âgées, non contraintes par des horaires d'embauche et de débauche, évitent les heures de pointe. Ce propos est à nuancer. En effet, en semaine, le pic de départ des aînés se situe après celui des actifs. Leurs déplacements pour faire des achats ou des loisirs nécessitant moins de temps sur place, ce pic est plus important car il contient aussi des retours et a tendance à accentuer l'effet miroir décrit habituellement. Au moment de la pause déjeuner, certains actifs peuvent avoir à se déplacer (faire des courses, du sport, aller manger...) ce qui est beaucoup moins le cas chez les aînés. L'après-midi, les déplacements des aînés se font indépendamment du pic des actifs jusqu'à une certaine heure. À partir de 17h et quel que soit le jour, les déplacements des aînés sont toujours moins nombreux que ceux des actifs.

Le week-end, les aînés et actifs ont des courbes similaires de déplacement bien que les plus âgés se déplacent davantage le matin et moins en soirée.

2. DES DÉPLACEMENTS EN PROXIMITÉ

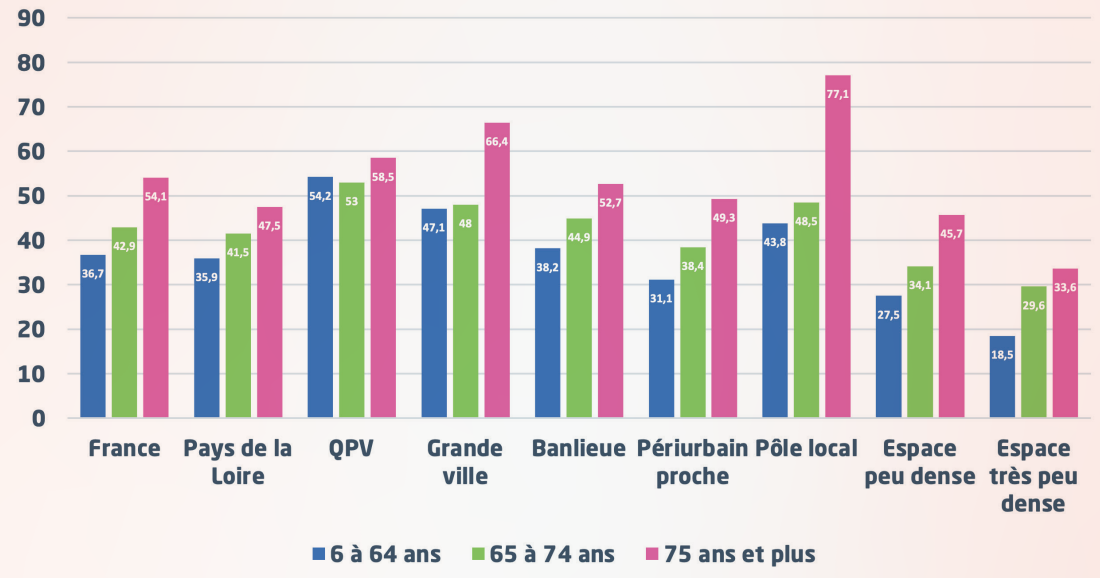
Graphique 12 - Part des déplacements courts



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

Avec l'âge, les déplacements courts augmentent en proportion. Cela s'explique notamment par l'arrêt des trajets domicile/travail qui font en moyenne 12,6 km alors que ceux pour les loisirs font en moyenne 7,6 km et ceux pour les achats 6,1 km.

Graphique 13 - Part des déplacements de moins de 2 km



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

Dans les territoires peu denses, les déplacements courts, quel que soit l'âge, sont moins nombreux. L'arrêt des trajets domicile/travail, dans des territoires où les distances sont souvent importantes a pour incidence d'augmenter la part des trajets courts des jeunes retraités. Ce raccourcissement des distances ne s'observe pas dans les espaces les plus denses pour les jeunes retraités puisque les déplacements domicile/travail y sont plus courts.

En revanche, quel que soit le territoire, mais surtout dans les espaces denses où la proximité des loisirs et commerces le permet, la proportion des déplacements courts augmente fortement pour les plus de 75 ans.

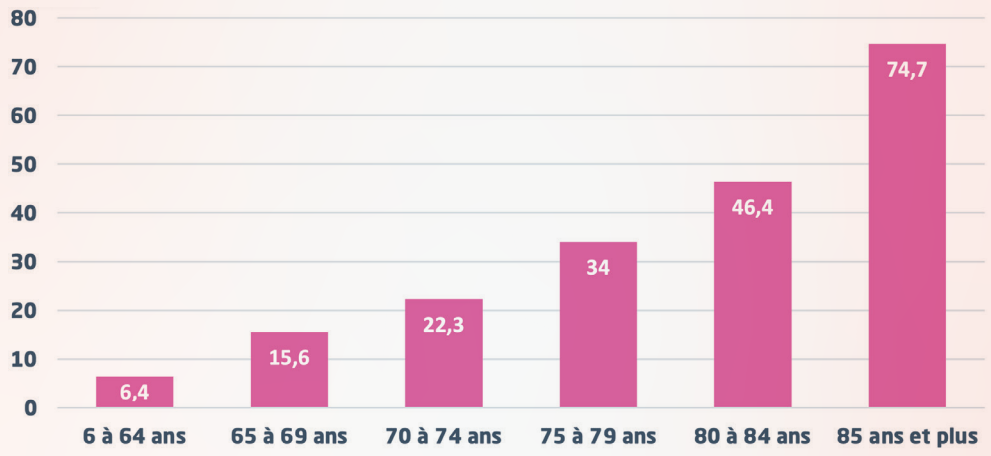
C - COMMENT LES AÎNÉS SE DÉPLACENT-ILS ?

Les aînés dont la temporalité des déplacements est décalée, du moins en semaine afin d'éviter les heures de pointe, ont des conditions de mobilité favorables à l'usage de la voiture. En effet, les conditions de circulation et de stationnement sont plus avantageuses. À l'inverse, l'offre en transport en commun est moindre en heure creuse. Par ailleurs, le raccourcissement des distances procure des conditions de mobilité plus favorables aux modes actifs. La voiture et la marche sont ainsi les deux modes de déplacement privilégiés.

1. UNE GÊNE PHYSIQUE QUI S'INSTALLE INÉGALEMENT AVEC L'ÂGE

Si les personnes âgées sont libérées des contraintes dans leurs déplacements liés au travail, une petite partie d'entre-elles rencontre des difficultés physiques ou cognitives qui restreignent leur mobilité. Pour rappel, en France, en 2018, 2 % des 60-79 ans bénéficiaient de l'Allocation Personnalisée d'Autonomie (APA), 18 % pour les 80-89 ans et 50 % pour les plus de 90 ans (DREES, 2020). Ces chiffres permettent de se faire une idée du nombre de personnes dépendantes bien qu'il soit sous-estimé à cause du non-recours. La dépendance touche surtout des personnes très âgées.

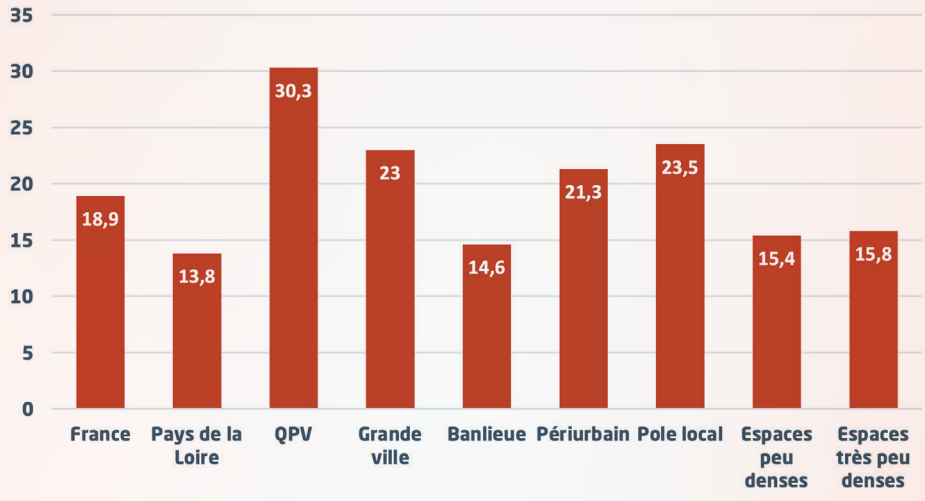
Graphique 14 - Part des personnes déclarant une gêne physique dans leur mobilité



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

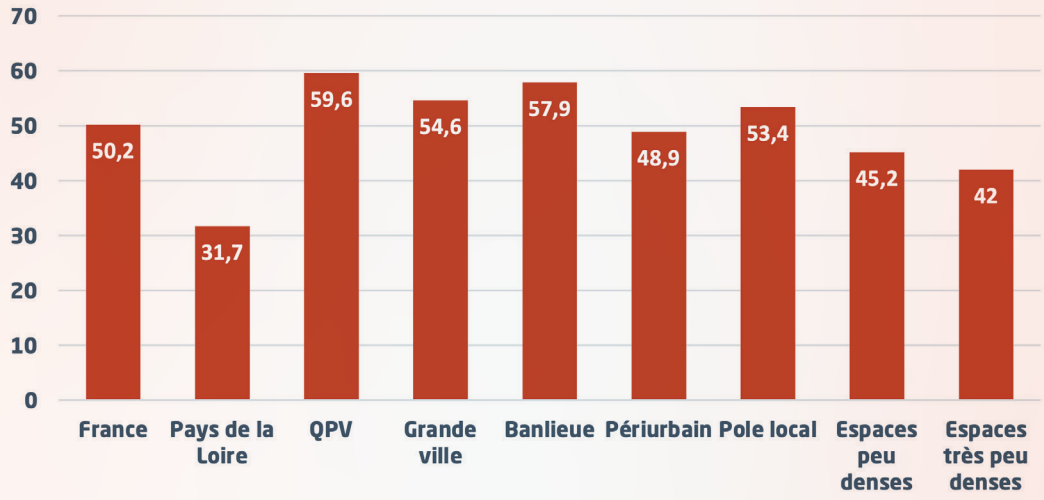
Les retraités sont plus concernés que les autres par une gêne physique dans leur mobilité. L'augmentation de cette gêne est progressive jusqu'à 85 ans, âge à partir duquel la gêne physique est plus fréquente. Toutefois, avant 85 ans, y compris pour les 80-84 ans, moins de la moitié des personnes déclarent ressentir une gêne physique dans leurs déplacements.

Graphique 15 - Part des personnes de 65-74 ans déclarant une gêne physique dans leur mobilité



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

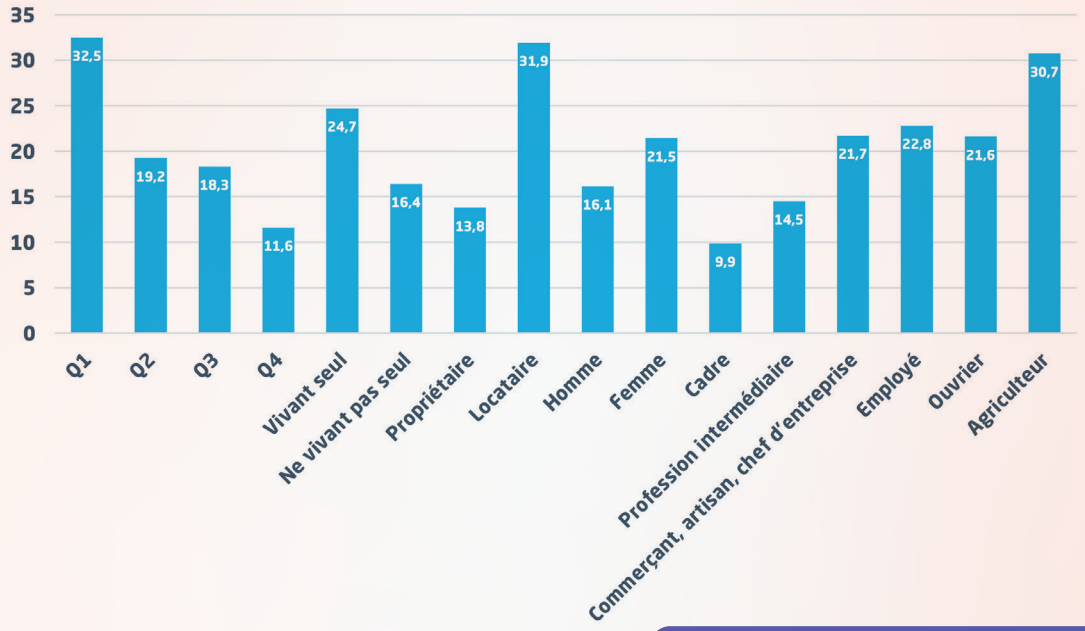
Graphique 16 - Part des personnes de 75 ans et plus déclarant une gêne physique dans leur mobilité



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

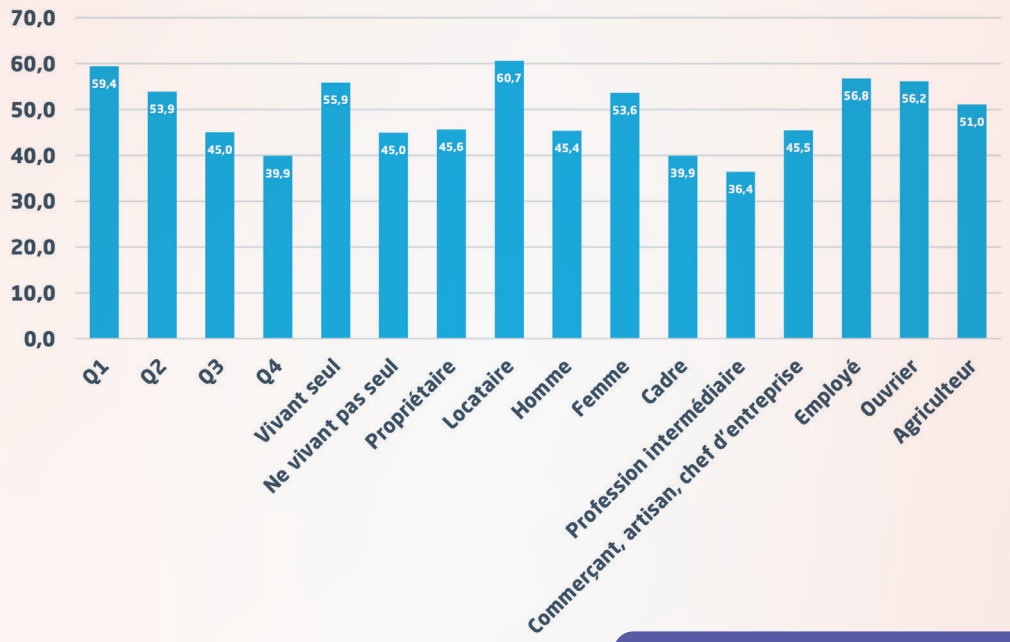
Les gênes physiques sont significativement moins nombreuses en Pays de la Loire surtout après 75 ans. Les écarts entre les types de territoire sont bien plus importants pour les jeunes retraités. Ainsi, ils ont plus de gêne dans les QPV et moins dans les territoires les moins denses.

Graphique 17 - Part des personnes de 65-74 ans déclarant une gêne physique dans leur mobilité



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

Graphique 18 - Part des personnes de 75 ans et plus déclarant une gêne physique dans leur mobilité



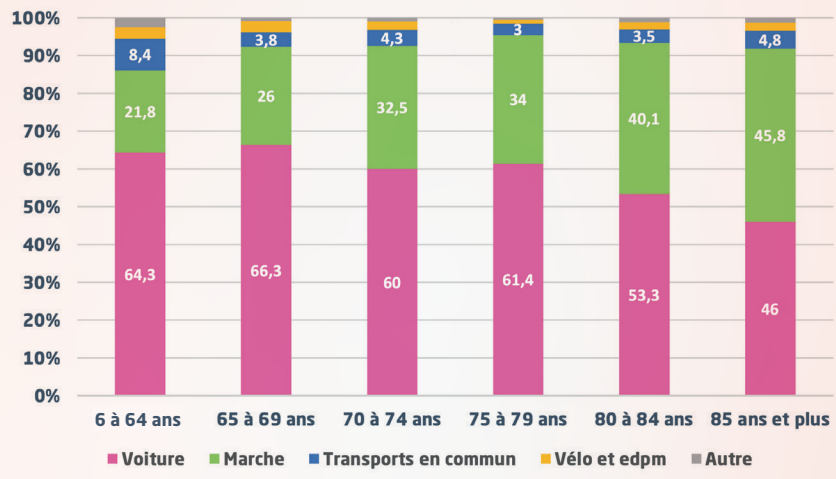
Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

De même que pour les critères territoriaux, les écarts s'observent surtout chez les jeunes retraités, indiquant que les critères territoriaux mais surtout sociaux ont une incidence sur la précocité de l'apparition des difficultés physiques. Ainsi, plus de 30 % des jeunes retraités agriculteurs, locataires et ayant des revenus situés dans le premier quartile déclarent une gêne physique dans leurs déplacements contre 18,9 % en moyenne pour cette tranche d'âge.

2. UNE FORTE DÉPENDANCE À LA VOITURE ET UN REPORT SUR LA MARCHE AVEC L'ÂGE

Les deux modes de déplacement principaux des aînés sont la voiture et la marche. Pour les plus âgés, au-delà de 85 ans, les déplacements à pied et en voiture sont équilibrés. Avant et de manière encore plus prégnante pour de jeunes retraités qui ont vécu la démocratisation de l'automobile, l'usage de la voiture est prépondérant alors qu'environ la moitié des déplacements des 65 ans et plus font moins de 2 km et plus des deux tiers font moins de 5 km.

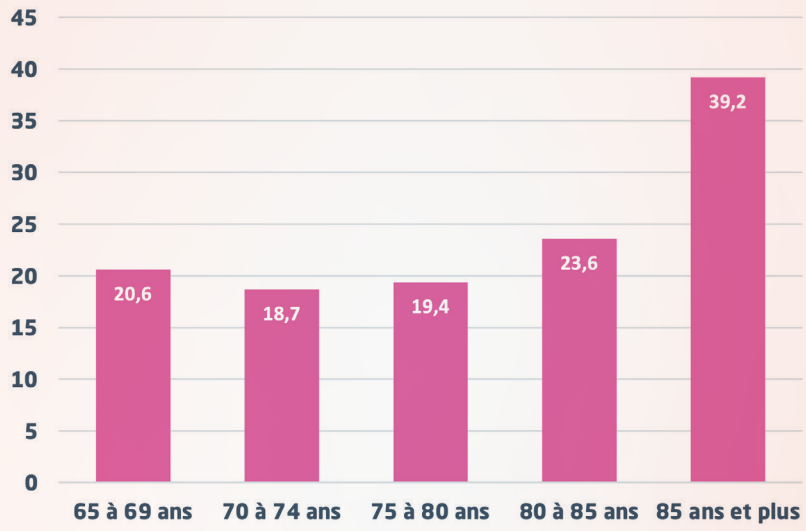
Graphique 19 - Parts modales en fonction de l'âge



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

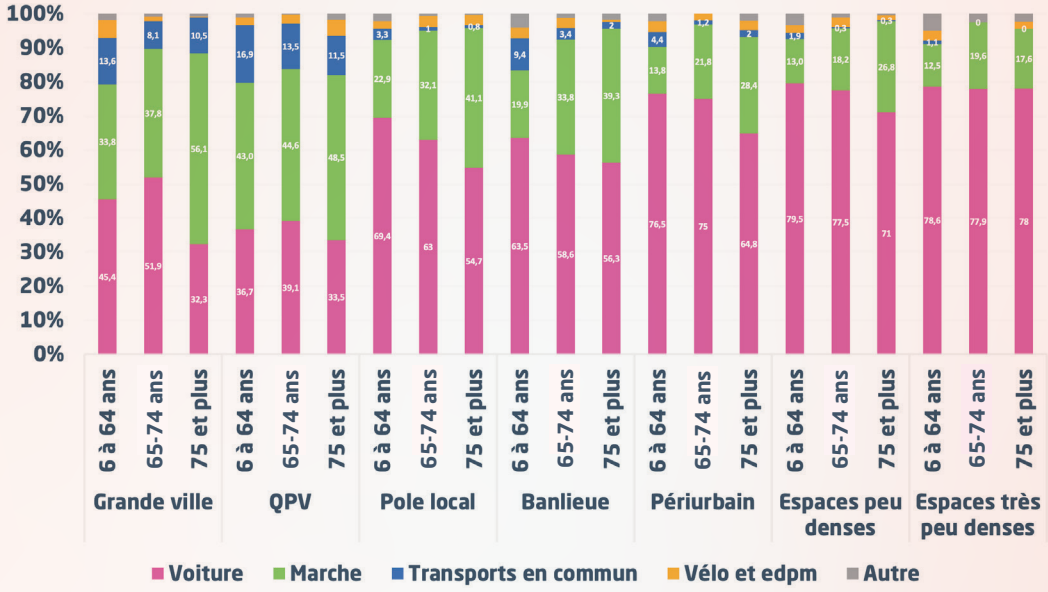
La part des déplacements en voiture en tant que passager reste relativement stable autour de 20 % de 65 à 85 ans. On peut également déduire de ce chiffre qu'ils sont souvent seuls dans leur voiture. Après 85 ans, la part des passagers double. Visiblement, à partir de cet âge, les situations de dépendance vis-à-vis d'un tiers pour se déplacer sont plus nombreuses. Les transports en commun sont très peu utilisés par les personnes âgées, deux fois moins que pour le reste de la population. L'offre correspond peu à leurs besoins, au-delà des questions des horaires et du maillage des arrêts.

Graphique 20 - Parts des déplacements comme passager parmi les déplacements en voiture



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

Graphique 21 - Parts modales en fonction du type de territoire



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

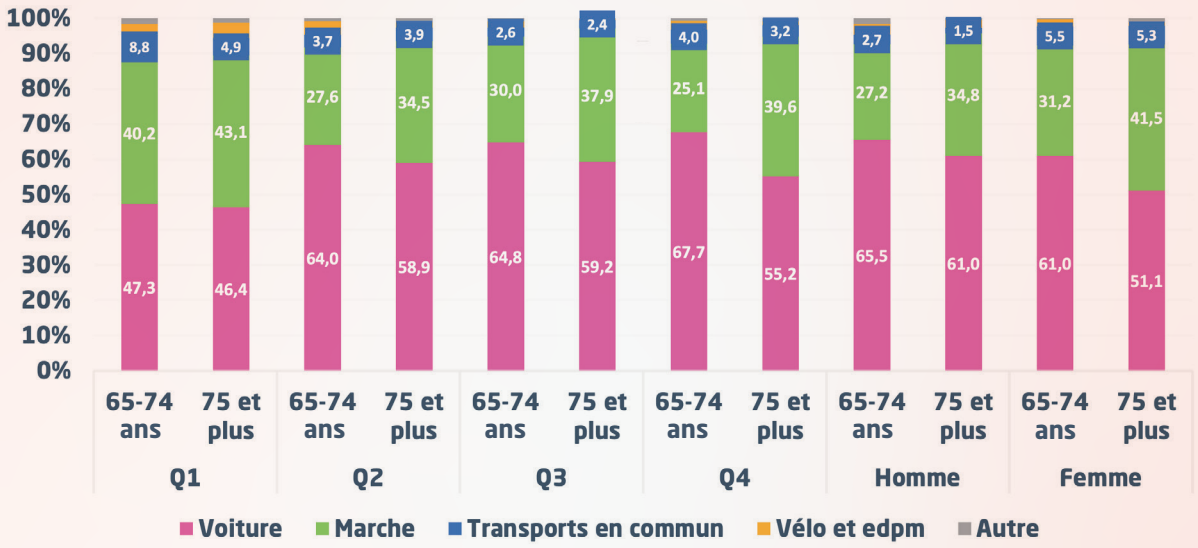
Dans les grandes villes et les quartiers politique de la ville, l'utilisation de la voiture est moindre mais plus importante pour les jeunes retraités que les moins de 65 ans. L'usage des transports en commun par les aînés est plus important qu'ailleurs mais demeure en-deçà de la part modale des plus jeunes.

De manière moins intuitive, les habitants âgés des pôles locaux ont une très forte utilisation de la voiture alors que près de 50 % pour les 65-74 ans et plus de 77 % pour les 75 ans et plus de leurs déplacements font moins de 2 km. Il est probable que les conditions de circulation et l'accessibilité du stationnement expliquent cette répartition modale.

Dans les territoires de périphérie (périurbain et banlieue), l'utilisation des transports en commun est beaucoup plus faible pour les personnes âgées que pour le reste de la population. L'offre, moins fournie dans ces territoires, correspond sans doute davantage à des scolaires ou actifs.

Les habitants âgés des espaces moins denses où la voiture est au plus haut et les alternatives moins évidentes au regard de l'offre de transport public et des distances pour accéder aux commerces ou aux loisirs, conservent une part modale « voiture » très élevée, même après 75 ans. Ceci induit des stratégies pour continuer à conduire ou des situations de dépendance vis-à-vis de tiers conducteurs (famille, voisins).

Graphique 22 - Parts modales selon des critères sociologiques



Source : EMP 2019, traitement original du Gérontopôle des Pays de la Loire

Au regard du coût d'utilisation d'une voiture, difficile à assumer pour des personnes ayant des revenus modestes, et du faible taux de possession du permis de conduire chez les femmes les plus âgées, ces deux catégories de population ont une part modale « voiture » moindre. Les femmes ont aussi un usage plus important des transports en commun que les hommes, bien qu'il reste faible.

BESOINS, FREINS ET LEVIERS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Afin de bien appréhender les enjeux de la mobilité des aînés, la seule analyse des pratiques ne suffit pas. Il convient de s'interroger sur les besoins pour comprendre les mécanismes à l'origine des choix de mobilité et imaginer des solutions pertinentes. Cette seconde partie repose sur les porteurs de paroles réalisés dans la commune des Hauts-d'Anjou par le Gérontopôle des Pays de la Loire, Wimoov et Familles rurales en juin 2021 et des focus groups organisés dans le Pays de Pouzauges en 2021 et à Sèvremoine en 2022 avec le soutien des collectivités locales. Au total, ces trois terrains d'étude ont permis d'interroger plus de 100 personnes. Les conclusions de plusieurs études, notamment celle du Cerema menée dans la Métropole Européenne de Lille (Meissonnier, 2020), territoire urbain complémentaire de ceux explorés par le Gérontopôle, viendront compléter les témoignages recueillis. Tout ce matériau a permis de déceler de grandes tendances bien qu'elles puissent varier localement.

A - BESOINS

Les différents entretiens menés ont permis de dégager cinq besoins principaux qui sont revenus très régulièrement dans nos échanges. L'étude menée dans la Métropole Européenne de Lille (Meissonnier, 2020) met aussi en lumière ces éléments qui semblent donc partagés quels que soient les types de territoire :

» **Le lien social**, qui peut être à la fois un motif de déplacement à part entière et motiver ses choix modaux. D'une part, la mobilité est la condition d'un accès à une vie sociale plus développée. D'autre part, le déplacement en lui-même peut-être une opportunité de rencontre et cette réflexion sur l'opportunité de rencontre entre en ligne de compte au moment de choisir son moyen de déplacement.

» **La santé** est aussi un moteur des choix concernant la mobilité des aînés. Certains déplacements ont comme unique objectif de « prendre soin de sa forme physique ». Par ailleurs, la nécessité de « s'aérer l'esprit » souligne également que la mobilité est un moyen d'agir sur son bien-être psychique.

» **Le sentiment de sécurité et de maîtrise** agit tout particulièrement sur le choix des destinations, des itinéraires empruntés, des temporalités et des modes de déplacement. Les repères et les habitudes bien ancrés des aînés compliquent la capacité à s'adapter à des modifications subies.

» **Le caractère agréable et confortable** du trajet est à l'origine de stratégies de mobilité qui évitent certaines conditions désagréables et cherchent à profiter de situations agréables, quitte à perdre du temps.

» **La liberté** d'aller et venir sans contraintes, notamment pour les jeunes retraités issus du baby-boom, qui ont grandi avec la démocratisation de l'automobile et l'essor du nombre et des distances des déplacements.

À l'inverse, certains éléments ont beaucoup moins d'incidence dans les choix des aînés :

» **La dimension environnementale** n'a que très peu d'incidence sur les choix de mobilité des aînés. Ce sujet n'a pas été abordé spontanément par les personnes interrogées. Toutefois, l'étude du Cerema sur la Métropole lilloise (Meissonnier, 2020), dans un contexte urbain proposant des alternatives collectives, évoque chez les personnes qui passent à la retraite, « un moment d'introspection favorable au questionnement sur la durabilité de ses pratiques ».

» **La rapidité** des déplacements est un facteur très peu important pour les retraités. Ils disent même privilégier des modes lents ou des itinéraires plus longs davantage compatibles avec les besoins évoqués ci-dessus.

» **Le coût des déplacements** n'est pas, de manière générale, déterminant dans les choix de mobilité. Par exemple, dans les grandes villes, les 65 ans et plus sont moins de 4 % à juger les tarifs des transports en commun trop chers contre 9,2 % pour les moins de 65 ans. Ceci ne doit pas faire oublier la précarité de certains ménages.

B - FREINS ET LEVIERS

Les besoins des aînés sont primordiaux pour bien comprendre comment améliorer les conditions de mobilité des aînés. Leur identification alimente l'explication des choix de privilégier telle ou telle condition plus ou moins favorables pour leurs déplacements. Cette partie détaille les freins et leviers principaux à la mobilité des aînés.

1. LA DÉPENDANCE À LA VOITURE ET LE MANQUE D'ANTICIPATION

» La voiture est **l'outil de la liberté par excellence** puisqu'elle permet d'aller où on le souhaite quand on le souhaite.

"*Tant que je peux conduire, je conduirai... C'est plus pratique.*" Les Hauts-d'Anjou

» La voiture est aussi vue comme un **espace de sécurité** pour les aînés dans les grandes villes au regard de leur fragilité et des représentations sur l'insécurité, notamment le soir et dans les transports en commun (Meissonnier, 2020). C'est aussi un moyen de conserver une certaine mobilité quand physiquement, il devient plus compliqué de marcher longtemps.

"*Avec le temps, la voiture est devenue indispensable.*" Les Hauts-d'Anjou

» Avec l'apparition des premières fragilités, l'utilisation de la voiture fait l'objet de stratégies d'adaptation pour continuer à **conduire dans des situations confortables et sécurisantes**. La nuit, une météo moins favorable, les longs trajets, des conditions de circulation denses et des conditions de stationnement périlleuses sont évités. Le choix des voitures automatiques de type SUV, qui permettent d'avoir une vue plus haute et de se sentir mieux protégé en cas de choc est également un exemple de stratégie mise en place par les aînés (Meissonnier, 2020).

"*Pour l'opticien, je préférerais aller à Château-Gontier, c'est plus facile pour stationner.*" Les Hauts-d'Anjou

» Les aînés s'enferment souvent dans une situation de **dépendance à la voiture**, financièrement coûteuse, **sans anticiper** l'évolution de leurs capacités à la conduite. Or, **l'apprentissage ou le réapprentissage d'une mobilité alternative** demande du temps, de la pratique pour se rassurer ou l'acceptation d'un déclassement si cela est subi.

"*Tant que j'ai mon mari, je ne pose pas la question pour me déplacer.*" Les Hauts-d'Anjou

"*Quand j'arrêterai de conduire, je ne sais pas, peut-être l'EHPAD.*" Les Hauts-d'Anjou

» Étant donné que les aînés ne se questionnent pas sur l'évolution de leur mobilité, très peu cherchent à savoir ce qui est possible et ils ont donc très souvent **une forte méconnaissance de l'ensemble des solutions existantes et de leur fonctionnement** sauf pour certains profils sociologiques bien ancrés dans la vie de leur territoire.

» L'arrêt de la conduite sans préparation induit souvent un **report modal vers un ou des aidants** (famille et voisin) et une **limitation des déplacements** à commencer par ceux qui ne sont pas jugés nécessaires par peur d'être un poids trop important et de déranger ceux qui aident. 93 % des aidants assurent une aide à la mobilité (Auxilia, LMI, 2014).

"*On ne peut pas toujours faire appel à nos enfants.*" Les Hauts-d'Anjou

» **Le risque de devenir dépendant de sa famille pour sa mobilité est une motivation non-négligeable du changement de pratique** dans la région lilloise où l'offre de transports en commun est bien développée (Meissonnier, 2020).

2. LA MARCHE, ENTRE PROXIMITÉ, ACCESSIBILITÉ ET ATTRACTIVITÉ

La marche est un moyen de déplacement particulièrement valorisé par les aînés puisqu'il répond aux besoins déterminants dans leurs choix de mobilité :

- La marche est un mode de déplacement particulièrement propice à multiplier les **opportunités de rencontre**.

> *"Je marche autant que possible, pour la nature, pour les rencontres."* Les Hauts-d'Anjou

> *"Je fais mes courses à pied, ça permet de rencontrer du monde et de discuter."* Pays de Pouzauges

- La marche est aussi un vecteur de **liberté** puisque soumise à très peu de contraintes.
- **La santé** est souvent un critère décisif dans le choix de privilégier la marche et même parfois la seule raison qui motive un déplacement à pied.

> *"C'est important de ne pas rester sur le canapé !"* Les Hauts-d'Anjou

> *"Je marche tous les matins, je me force, ça me fait du mal mais c'est important."* Pays de Pouzauges

Toutefois, pour être pertinente, cette solution dépend de trois critères :

- **La proximité** des destinations des déplacements des aînés est essentielle pour que la marche soit une possibilité. Or, les **politiques d'aménagement fonctionnel** qui consistent à séparer les lieux de résidence des lieux de travail et de consommation, l'installation en périphérie des centres commerciaux qui concurrencent les commerces de centralité et les **stratégies résidentielles** des aînés qui se sont construites dans une période de **périurbanisation** et d'**étalement urbain** font que la proximité est loin d'être évidente.

> *"À Saint-André, il n'y a plus rien dans le bourg mais par contre toutes les commodités sont dans la zone commerciale."* Sèvremoine

- **Le manque d'accessibilité des parcours piétons** est un facteur particulièrement limitant de la marche des personnes âgées. Nombreux sont les critères d'accessibilité et voici les principaux :

  - **Le relief, la largeur, l'inclinaison et le revêtement des itinéraires piétons** qui permettent de passer à deux de front sans se sentir en difficulté au regard de la peur de chuter.
  - La présence **d'obstacles sur la chaussée** (poubelles, stationnement gênant, lampadaire...).
  - **Le ruissellement de l'eau de pluie** et, de manière générale, l'accessibilité en cas de mauvais temps.
  - **Des assises fréquentes** à l'abri des intempéries et à l'ombre, réalisées de telle sorte que s'asseoir et se relever soit facilité (présence d'accoudoirs par exemple) pour pouvoir faire des pauses régulièrement.
  - La présence régulière et localisable de **toilettes publiques** en bon état et accessibles.
  - **La continuité** des parcours piétons séparés de la chaussée et même en cas de travaux.

» Au-delà de ces critères d'accessibilité, **le caractère agréable ou confortable de l'ambiance** dans lequel est effectué le déplacement influe sur le choix de sortir ou non et le choix de l'itinéraire :

- Le rythme lent de la marche est propice à l'observation, aux pauses, à la **contemplation** qui sont valorisés dans le discours des aînés. Ainsi, ils portent une attention particulière **à l'entretien des espaces verts, la propreté, les aménités paysagères**.

> *"Je préfère un trajet plus agréable quitte à faire un détour."* Les Hauts-d'Anjou

- La marche est aussi l'**occasion de découvrir** de nouveaux endroits ou d'apprendre sur son territoire. Les aînés apprécient les parcours piétons jalonnés d'informations sur la faune, la flore ou le patrimoine. Les ballades sont variées pour changer de paysage et découvrir de nouveaux endroits ou suivre l'évolution de son territoire.

> *"Je ne fais jamais le même trajet, je fais au hasard pour découvrir, je varie les itinéraires pour le plaisir."* Sèvremoine

> *"On aimerait bien avoir sur nos chemins des panneaux qui expliquent les oiseaux, les arbres autour de l'étang."* Sèvremoine

- Le sentiment d'insécurité et de **peur de la chute** est un frein qui alimente les stratégies de mobilité des aînés. Dès lors les situations où une **foule** importante est présente sont évitées. Par ailleurs, dès lors que la **séparation entre les piétons et la chaussée** n'est pas suffisante, les voitures et les camions, lorsqu'ils roulent à une vitesse importante font rejaillir cette crainte de la chute en étant par exemple emporté par un appel d'air.

> *"Je choisi des horaires où il y a moins de voiture pour marcher."* Pays de Pouzauges

- Depuis peu, le développement des **trottinettes électriques** et autres engins apparentés que les aînés n'entendent pas est une nouvelle source d'appréhension qui peut rendre la marche désagréable.

- Si la foule est évitée, **les espaces animés**, eux sont recherchés.

> *"Ce qui est bien quand on se balade c'est qu'il y a des enfants qui sont là, c'est vivant. C'est important l'intergénérationnel."* Sèvremoine

- Les représentations sur l'insécurité des lieux et **le risque d'agression** ont également un impact dans la planification des trajets. Les aînés évitent de marcher seuls la nuit. **L'éclairage public** des trottoirs comme de la chaussée et la présence de monde jouent un rôle important pour se sentir en sécurité.

- La peur de se perdre dans un espace inconnu ou modifié, même temporairement pour des travaux, est une source d'angoisse chez certains aînés. La **lisibilité des parcours** est alors essentielle (Cerema, 2016).

3. LE VÉLO, AVANT TOUT UN ENJEU DE SÉCURITÉ

Le vélo est un moyen de déplacement peu utilisé par la population française quel que soit l'âge (moins de 3 % des déplacements en 2019). Pourtant, les aînés actuels ont, dans leur jeunesse, fait du vélo dans des proportions bien supérieures. Au début de la démocratisation de l'automobile, nombreux étaient les ménages qui n'avaient pas d'autres solutions. Depuis, la plupart d'entre eux ont accédé à la voiture au détriment du vélo. Or, la remise en selle après la retraite fait peser une appréhension forte sur ses capacités avec le sentiment d'être bien plus fragile qu'en voiture ou à pied.

» Le vélo, à l'instar de la marche, bénéficie des mêmes représentations positives sur la **santé**.

» Cependant le sentiment de **fragilité** à vélo est sans commune mesure avec les autres modes de déplacement.

"*À mon âge ça serait bien de faire du vélo mais ici c'est dangereux.*" Les Hauts-d'Anjou

» Le sentiment d'insécurité lié aux **discontinuités des aménagements cyclables**, surtout dans les espaces peu denses, et aux conduites jugées agressives par les aînés, font que très peu d'entre eux utilisent le vélo comme un moyen de déplacement.

"*On peut faire du vélo le dimanche matin mais sinon c'est trop dangereux.*
Les gens sont plus agressifs, ils nous frôlent, ça fait des vibrations et du vent." Pays de Pouzauges

» Toutefois, beaucoup apprécient de faire du **vélo comme loisir** quand ils sont dans un espace dédié.

"*On emporte nos vélos dans la voiture et on va en faire là où c'est sécurisé.*" Pays de Pouzauges

» **En ville**, où les réseaux cyclables sont plus développés, maîtriser son vélo et son parcours et anticiper les actions des autres usagers de tous modes dans un trafic plus dense demandent une **grande attention** et la plupart des aînés ne se sentent **pas suffisamment en confiance** (Meissonnier, 2020).

4. LES TRANSPORTS EN COMMUN, SOLUTION IMPARFAITE

Contrairement au vélo, les aînés utilisent beaucoup moins les transports en commun que le reste de la population. Voici les explications principales :

» Dans les territoires les moins denses, les transports en commun ne répondent en général pas aux besoins des aînés puisqu'ils sont pensés pour **répondre aux** flux majoritaires que sont les déplacements pendulaires **domicile/travail et domicile /étude**.

"*Le car ? Mais pour quoi faire, je ne vais plus à Angers.*" Les Hauts-d'Anjou

» Toutefois, à Sèvremoine, territoire proche de Cholet, une ligne de car correspond à certains besoins décris mais n'est pas utilisée. La voiture est jugée plus pratique. Comme évoqué précédemment, les **arguments environnementaux et financiers** n'ont que très peu de prise sur les aînés par rapport à la liberté qu'offre la voiture.

» Dans les territoires **peu denses**, en général, **la voiture répond à toutes les attentes** sans difficulté. Hormis au moment de l'arrêt de la conduite, il n'y a pas lieu de se poser de question.

» Le **numérique** est, pour un nombre non négligeable de personnes âgées (20 % des 60 ans et plus n'utilisent jamais internet) (Les Petits Frères des Pauvres, 2021), une barrière à l'utilisation des transports en commun. Par exemple, à la gare d'Étriché, il n'y a aucun moyen d'acheter un titre de transport autrement que par internet. Il est toutefois possible d'en acheter une fois dans le train, à condition de savoir que c'est possible.

» Dans les territoires plus denses où l'offre est fournie et en mesure de répondre aux déplacements effectués par les aînés, l'expérience des transports en commun, surtout si elle est ponctuelle peut se révéler **peu confortable, voire anxiogène** à cause de la **peur de la chute** au regard de la conduite des chauffeurs, surtout dans les bus, de la foule et du risque de se faire bousculer, en sachant que les phases les plus critiques sont la montée et la descente du bus.

» Par ailleurs la **crainte de l'agression** dans les transports en commun pousse les aînés à les éviter notamment le soir, dans certains quartiers et quand ils sont seuls (Meissonnier, 2020).

» L'étude réalisée dans la région lilloise (Meissonnier, 2020) pointe **une forte méconnaissance** des services et des prix du réseau de transport métropolitain. Cette méconnaissance est aussi source d'appréhension sur le risque de se perdre.

» Utiliser les transports en commun demande un certain nombre de **compétences qui ne sont pas naturelles** de l'achat du titre de transport à la réalisation du trajet en passant par sa planification : savoir s'informer, se repérer dans l'espace et sur une carte, organiser un déplacement avec des changements, se déplacer à l'intérieur d'un bus avec des fragilités, préparer sa descente (en sachant quand appuyer sur le bouton stop), monter et descendre, savoir quel est l'arrêt idoine pour aller dans le bon sens...

"Je pourrais prendre le train, mais je ne sais pas comment prendre un billet !" Les Hauts-d'Anjou

» **L'accompagnement et la formation** à l'usage des transports en commun permettent de mieux maîtriser un système de transport, de **gagner en autonomie** et de lever certaines appréhensions.

"Il faudrait être accompagné car, par exemple, dans le train, c'est difficile de voyager tout seul, surtout la première fois qu'on fait le trajet." Sèvremoine

Si ce document recense les freins et leviers à la mobilité des aînés les plus fréquents, localement, les difficultés peuvent varier et leur identification passe par un travail avec les aînés pour bénéficier de leur savoir d'usage et coconstruire les solutions avec eux.

CONTRIBUTEURS

ELISABETH ARTAUD, MICKAËL BLANCHET, ROMAIN JAMES, SÉVERINE TERROM, MILLA RENAUDINEAU

Étude réalisée sous la supervision du professeur Gilles BERRUT

À RETENIR

- Les achats représentent environ 40 % des déplacements des 65 ans et plus. Les loisirs 30 % et les visites à des proches un peu plus de 10 %.
- L'immobilité pendant une semaine entière affecte surtout les 85 ans et plus (26 %).
- Les aînés des Pays de la Loire sont moins concernés par le risque d'immobilité et se déplacent en moyenne plus souvent.
- Les 65 ans et plus ont une temporalité de déplacement proche de ceux qui sont moins âgés en dehors des heures de pointe matinales en semaine.
- Leurs déplacements sont plus courts : 47 % font moins de 2 km et 69 % moins de 5 km.
- Les aînés déclarent être gênés physiquement dans leur déplacement surtout après 85 ans. Cette gêne est plus précoce pour les catégories populaires.
- Malgré le raccourcissement des déplacements, les aînés privilégient la voiture pour plus de 60 % de leurs déplacements et la marche à hauteur de 32,5 %.
- Les transports en commun sont bien moins utilisés par les aînés même dans les grandes villes.
- Les besoins qui déterminent les choix de mobilité des aînés sont la liberté, le lien social, la santé, le sentiment de sécurité et de maîtrise, le caractère agréable et confortable du déplacement.
- Les aînés sont particulièrement dépendants de leur voiture et n'anticipent que très peu l'évolution de leur mobilité alors que l'apprentissage d'alternatives est compliqué dans des situations d'urgence.
- Les trois freins principaux à la marche sont l'absence de services à proximité, le manque d'accessibilité des itinéraires piétons (revêtement, largeur des trottoirs, des assises régulières, des toilettes publiques localisables...) et le caractère agréable de l'ambiance (aménités paysagères, sentiments d'insécurité, animation des lieux...).
- Le vélo, bien qu'ayant les mêmes avantages que la marche, est moins souvent utilisé pour des raisons de sécurité.
- Les transports en commun correspondent moins aux besoins des personnes âgées que la voiture. Ils sont associés à des représentations d'insécurité et requièrent des compétences (savoir s'informer, planifier un trajet, acheter un titre de transport et utiliser les différents transports en commun) plus simples à assimiler si l'arrêt de la conduite est anticipé.

BIBLIOGRAPHIE

AG2R La Mondiale ; Wimoov (2018), *Mobilité des séniors.*

AURAN (2018), *La mobilité des séniors : le grand écart entre le "tout voiture" et la marche.*

Auxilia, Laboratoire de la mobilité inclusive (2014), *Mobilité des séniors en France : constats, perspectives et recommandations.*

Berger, Martine ; Rougé, Lionel ; Thomann, Sandra ; Thouzellier, Christiane (2010), « Vieillir en pavillon : mobilités et ancrages des personnes âgées dans les espaces périurbains d'aires métropolitaines (Toulouse, Paris, Marseille) », *Espace population société*, n° 2010/1, p. 53-67.

Blanchet, Mickaël ; Knapp-Ziller, Niels (2020), *L'isolement des personnes âgées à l'heure du déconfinement : quelles perspectives territoriales ?* Gérontopôle des Pays de la Loire. https://www.gerontopole-paysdelaloire.fr/sites/default/files/inline-files/e%CC%81tude-isolement-finale-2.pdf

Cerema (2014), *Les séniors : un enjeu pour les politiques de déplacement.*

Cerema (2016), *Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public.*

Cerema (2019), *Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville.*

Cerema (2021), *Réussir l'accessibilité des espaces publics. Recommandations issues de la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.*

DREES (2020), *L'aide et l'action sociales en France : Perte d'autonomie, handicap, protection de l'enfance et insertion.*

Meissonnier, Joel (2020), *Mobilité des personnes âgées sur le territoire de la MEL : Premiers résultats issus de l'enquête qualitative 2019-2020*, Cerema.

Meissonnier, Joel (2021), *Mobilité des personnes âgées sur le territoire de la MEL : Résultats issus de l'enquête qualitative 2020-2021*, Cerema.

Chapon, Pierre-Marie ; Renard, Florent ; Gueslot, J. ; Dautan, M. ; Robert, Ph ; Guérin, O. (2011), « Analyse des territoires de vie et de la mobilité de personnes âgées au moyen de traceurs GPS », *Annales de géographie*, vol. 679, n° 3, p. 320 333.

Les Petits Frères des Pauvres (2021), *Baromètre solitude et isolement : quand on a plus de 60 ans en France en 2021*.

Dumas, Claude (2012), « Mobilité des personnes âgées », *Gérontologie et société*, vol. 35 / n° 141, p. 63-76.

Knapp-Ziller, Niels (2020), *Accompagner les publics âgés dans leur mobilité*, Gérontopôle des Pays de la Loire. https://www.gerontopole-paysdelaloire.fr/sites/default/files/inline-files/e%CC%81tude-accompagner-mobilite%CC%81.pdf

Knapp-Ziller, Niels (2020), *Une offre publique de transport inégale : entre explications territoriales et maintien des modèles départementaux*, Gérontopôle des Pays de la Loire. https://www.gerontopole-paysdelaloire.fr/sites/default/files/inline-files/e%CC%81tude-offre-transport.pdf

Knapp-Ziller, Niels (2020), *Transport solidaire dans les Pays de la Loire : état des lieux et perspectives*, Gérontopôle des Pays de la Loire. https://www.gerontopole-paysdelaloire.fr/sites/default/files/inline-files/e%CC%81tude-transport-solidaire.pdf

Luxembourg, Nicolas (2005), « La mobilité des personnes âgées en banlieue pavillonnaire », *Journées des jeunes chercheurs : Le logement et l'habitat comme objets de recherche.*

Ministère de la Transition égologique et solidaire (2018), « Information GES des prestations de transport ».

UTP (2018), *Observatoire de la mobilité 2018 : Habitudes de déplacements des Français en ville et perception des transports publics.*

Zulesi Jean-Marc (2022), Marcher, bouger, pédaler : *21 propositions pour maintenir l'autonomie et vivre en bonne santé*, Mission gouvernementale consacrée aux mobilités actives dans la lutte contre la perte d'autonomie.

Découvrez nos autres rapports sur la mobilité des aînés en Pays de la Loire (2020)

JUIN 2022

Région
PAYS DE LA LOIRE

GÉRONTOPÔLE
AUTONOMIE LONGÉVITÉ
PAYS DE LA LOIRE



