

# LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES SENIORS

37

AVRIL 2011

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↠ ↡ ↢ ↣ ↤ ↥ ↦ ↧ ↨ ↩ ↪ ↫ ↬ ↭ ↮ ↯ ↰ ↱ ↲ ↳ ↴ ↵ ↶ ↷ ↸ ↹ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ DÉPLACEMENT



L'Alsace est aujourd'hui encore une région relativement jeune. Toutefois, dans les années à venir, le processus de vieillissement de la population, lié à l'arrivée aux âges de la retraite des générations du baby boom et à l'allongement de l'espérance de vie, va s'y poursuivre plus rapidement que dans l'ensemble de la France métropolitaine.

Afin de ne pas subir ces évolutions majeures de société, il convient de tenir compte dès aujourd'hui de ce phénomène dans la définition des politiques publiques. Les besoins des seniors influenceront

de plus en plus, du simple fait de leur nombre, l'organisation et la viabilité des activités économiques et sociales (accès aux services publics, adaptation des logements, système de soins, réseaux de transports, etc.).

Dans ce contexte, la mobilité quotidienne des seniors, reflet de la réalisation d'un volume plus ou moins important d'activités, est un domaine particulièrement stratégique.

# En vieillissant, on se déplace moins

## Une mobilité en baisse avec l'âge

La mobilité quotidienne, à savoir le nombre moyen de déplacements réalisés chaque jour par un individu, est fortement liée à l'âge.

Passé 60 ans, une majorité d'individus entre dans l'âge de la retraite. Avec la fin de l'activité professionnelle, c'est un certain nombre de déplacements liés au travail qui disparaissent logiquement.

La mobilité reste toutefois relativement élevée entre 60 et 75 ans. Les jeunes seniors effectuent encore en moyenne plus de 3 déplacements par jour.

À partir de 75 ans, la mobilité quotidienne diminue fortement (environ 2 déplacements par jour en moyenne entre 75 et 85 ans).



## Une mobilité plus faible hors des pôles urbains

Chez les moins de 60 ans, la densité du territoire de vie a peu d'impact sur le volume des déplacements réalisés. L'usage de la voiture permettant, dans les zones peu denses, de conserver une mobilité importante. Par contre, chez les seniors, notamment à partir de 75 ans, des différences importantes apparaissent selon que l'on se place au cœur des pôles urbains ou dans le reste du territoire.

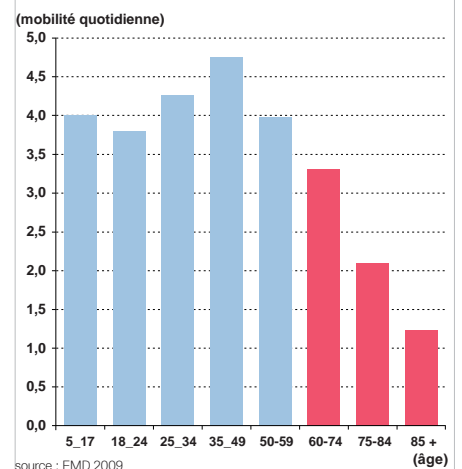
Dans les centres des pôles urbains, la proximité des commerces et des services ainsi que la qualité de l'espace public favorisent les déplacements de proximité, plus aisés à réaliser. Ceci se traduit par une plus faible proportion d'immobiles dans la population des seniors et surtout par une mobilité qui reste élevée chez les personnes qui peuvent encore se déplacer.

Inversement, dans le reste du territoire, la plus faible densité des services oblige les individus à réaliser des déplacements plus longs. Chez les seniors, l'augmentation croissante des difficultés à se déplacer conduit à une diminution du programme d'activités.

À ces âges, la diminution de la mobilité coïncide avec l'apparition plus fréquente des pathologies liées au vieillissement qui entraînent une diminution des capacités physiques et donc de la capacité à se déplacer.

Au delà de 85 ans, les individus n'effectuent plus qu'un déplacement par jour en moyenne. À ces âges, la baisse de la mobilité est notamment liée au volume important des personnes qui ne se déplacent plus du tout. Elles représentent 60 % sur la tranche d'âge des 85 ans et plus contre 12 % pour l'ensemble de la population.

MOBILITÉ QUOTIDIENNE SELON L'ÂGE DANS LE BAS-RHIN



PROPORTION D'IMMOBILES SELON L'ÂGE

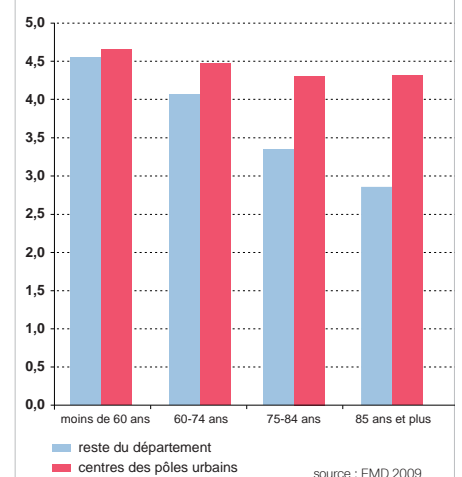
	- 60 ans	60-74 ans	75-84 ans	85 ans et +
Centre des pôles urbains	7 %	16 %	30 %	45 %
Reste du département	7 %	20 %	40 %	62 %

source : EMD 2009

On observe dans ces zones une diminution plus rapide du taux de mobilité ainsi que du volume des déplacements effectués par les personnes mobiles, même si le fait de ne pas réaliser de déplacements n'est pas forcément synonyme de « rester chez soi », sous condition de disposer d'un jardin.

Ces constats mettent en évidence l'isolement social dans lequel peuvent vivre les personnes âgées, notamment en zone rurale. Dans un contexte général de vieillissement de la population, ils incitent à proposer des services innovants à destination des seniors en matière d'accessibilité aux commerces et services (transport à la demande, etc.) et à penser la localisation de l'habitat des seniors au cœur des communes.

MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES PERSONNES MOBILES



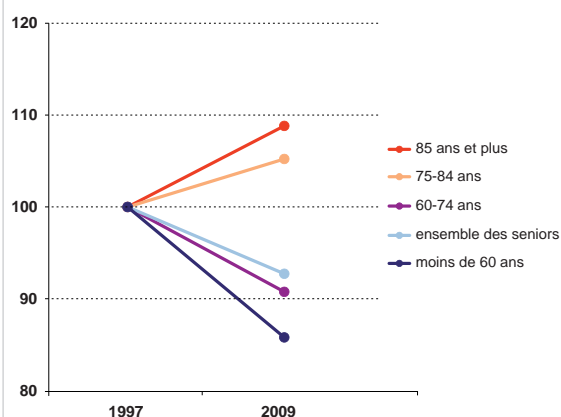
## Dans la CUS, les plus de 75 ans ne subissent pas la baisse de la mobilité entre 1997 et 2009

Entre les deux enquêtes ménages déplacements réalisées sur le territoire de la CUS en 1997 et 2009, la mobilité quotidienne a diminué de 15 % dans l'ensemble de la population.

Toutefois, chez les seniors à partir de 75 ans, la mobilité des personnes mobiles a augmenté sur la même période.

Sans l'affirmer strictement, il est possible que la baisse de la mobilité constatée depuis la fin des années 1990 a été beaucoup plus le fait d'une évolution des modes de vie de la population active (augmentation des journées continues au travail et à l'école). Chez les seniors les plus âgées, l'amélioration continue des conditions de santé semble au contraire favoriser la mobilité quotidienne.

ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES PERSONNES MOBILES DANS LA CUS (BASE 100 EN 1997)



source : EMD



### Une aire de déplacement qui se réduit avec l'âge

À mesure que les individus vieillissent, leurs distances de déplacement se réduisent. La diminution des capacités physiques et psychiques et le plus faible usage de la voiture qui en découle peuvent expliquer cette évolution.

Avec l'augmentation du nombre des seniors dans les années à venir, les collectivités devront être capable de fournir à un nombre croissant d'ainés des services de proximité et, ou des offres adaptées en transports en commun pour favoriser leur mobilité et lutter ainsi contre l'isolement physique et social.

### RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LA DISTANCE

	< 500m	< 3km	> 3km
moins de 60 ans	16 %	39 %	46 %
60-74 ans	16 %	43 %	41 %
75-84 ans	22 %	44 %	34 %
85 ans et plus	24 %	43 %	32 %

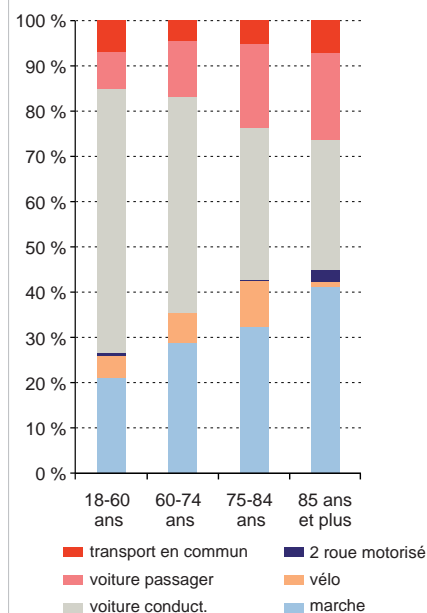
source : EMD 2009



# En vieillissant, on se déplace différemment

## Un usage des modes de transport qui évolue à partir de 75 ans

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS



source : EMD 2009

Entre 60 et 74 ans, l'usage des différents modes de transport varie assez peu de celui des moins de 60 ans. Malgré une légère augmentation des parts de marché du vélo et de la marche à pied, la voiture est toujours utilisée dans 6 déplacements sur 10.

Ce n'est qu'à partir de 75 ans que l'usage de la voiture diminue réellement même si ce mode est encore privilégié dans la moitié des déplacements. On observe également à ces âges, que les utilisateurs de la voiture sont moins souvent conducteur et plus souvent passager. Entre 60 et 74 ans, la proportion des conducteurs dans les déplacements en voiture atteint 80 %, contre 60 % au delà de 75 ans. Cette diminution de l'usage de la voiture en tant que conducteur avec l'âge est à mettre en rapport avec l'inaptitude à conduire puisqu'à partir de 75 ans, la prévalence des handicaps augmente fortement. Il est possible également, qu'à ces âges, la fin des contraintes professionnelles permettent à un plus grand nombre de couples d'effectuer leurs activités à deux.

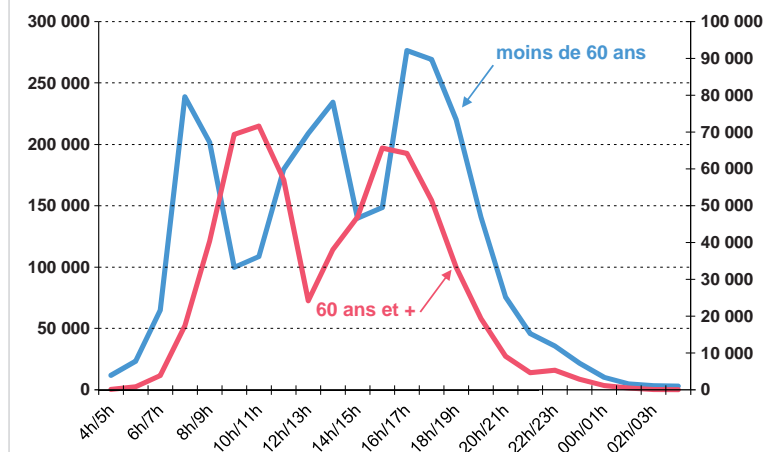
La légère augmentation de la part des transports en commun chez les seniors les plus âgés doit être observée avec précaution. Elle est certainement plus le fait d'un effet de génération que d'un effet d'âge. En effet, il est peu probable que les jeunes retraités d'aujourd'hui, sur-habitué à l'usage de la voiture et peu enclin à user des transports en commun, s'y tournent passé 75 ou 85 ans.

## Plus de déplacements aux heures creuses de la journée

Contrairement aux moins de 60 ans dont une majorité des déplacements est concentrée aux heures de pointe (7h-9h, 12h-14h et 17h-19h), les seniors se déplacent davantage aux heures creuses de la journée. Libéré des contraintes professionnelles, ils peuvent ainsi décaler leurs déplacements afin de ne pas subir la congestion des heures de pointe, notamment le matin. Chez les seniors de plus de 75 ans, les déplacements entre 9h et 11h représentent même plus d'un déplacement journalier sur trois contre moins d'un sur sept pour les moins de 60 ans.

Dans les années à venir, l'augmentation de la proportion des personnes âgées dans la population pourrait entraîner une diminution de la prépondérance des déplacements aux heures de pointe. Cette évolution devra être prise en compte dans l'organisation des transports en commun afin d'assurer un service suffisant tout au long de la journée.

VOLUME DE DÉPLACEMENTS SELON L'HORAIRE



source : EMD 2009

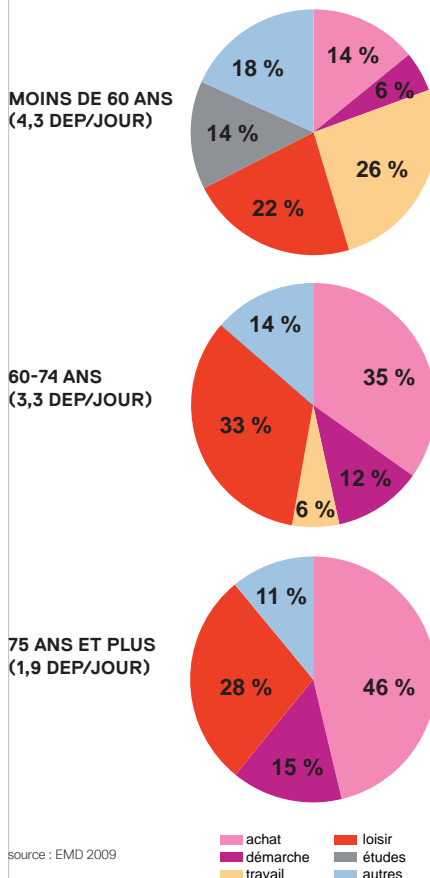
## Les achats et les loisirs, principaux motifs de déplacement des seniors

Avec l'arrivée aux âges de la retraite, les déplacements liés au travail ont tendance à disparaître chez les seniors. Ils représentent tout de même encore 6 % des déplacements sur la tranche d'âge 60-74 ans. Cette part aura sans doute tendance à augmenter dans les années à venir avec l'allongement de la durée du travail.

Les déplacements liés aux achats sont les plus nombreux. Ils représentent 1/3 des déplacements des 60-74 ans et près d'un déplacement sur deux à partir de 75 ans. Ce phénomène peut s'expliquer en partie par la diminution du volume des achats avec l'âge, compensé par une multiplication des déplacements vers les petits et moyens commerces tout au long de la semaine.

Les déplacements des seniors liés aux loisirs sont également plus importants en proportion que chez les actifs. Sur la tranche d'âge 60-74 ans malgré la baisse de la mobilité, c'est même le volume de ces déplacements qui est supérieur (0,67 déplacement par jour en moyenne contre 0,58 pour les moins de 60 ans). La fin de l'activité professionnelle et l'augmentation de l'espérance de vie sans incapacité (on vit de plus en plus vieux et de moins en moins malade), offrent à ces jeunes retraités le temps et les capacités physiques pour réaliser un plus grand nombre d'activités qu'elles soient culturelles, sportives ou associatives.

### MOTIFS DE DÉPLACEMENTS SELON LA CLASSE D'ÂGE DANS LE BAS-RHIN EN 2009



### Des achats effectués plus près de chez soi en vieillissant.

Chez les seniors, les déplacements liés aux achats prennent une place de plus en plus importante dans le programme d'activités de la journée. À partir de 75 ans, les achats sont réalisés de plus en plus dans des petits ou moyens commerces, au détriment des centres commerciaux et des grandes surfaces.

Ceci se traduit par une diminution des distances pour les déplacements liés aux achats. Ainsi, à partir de 75 ans, la distance entre le domicile et le lieu d'achat est 25 % plus faible que pour les moins de 60 ans.

### DISTANCE DOMICILE-ACHAT SELON L'ÂGE

distance domicile-achat	
moins de 60 ans	5,1 km
60-74 ans	4,9 km
75-84 ans	4,0 km
85 ans et plus	2,7 km

source : EMD 2009

# Les retraités de demain, plus nombreux et surmotorisés

## Des seniors de plus en plus nombreux et en meilleur santé

Aujourd'hui encore relativement jeune, la région Alsace devrait connaître dans les années à venir un vieillissement appuyé de sa population. Selon l'INSEE, la part des sexagénaires dans la population alsacienne devrait passer d'environ 20 % aujourd'hui à près de 30 % à l'horizon 2030.

De plus, avec l'amélioration constante des techniques médicales et plus généralement de l'ensemble des conditions sanitaires, on vit certes plus vieux mais aussi en meilleur santé. Les individus conservent leurs aptitudes physiques et donc à se déplacer de plus en plus longtemps.

Du fait de ces deux phénomènes liés, le poids des comportements des sexagénaires dans l'ensemble des déplacements sur le territoire deviendra de plus en plus prégnant à l'avenir. Et l'évolution de ces mêmes comportements devra être observée attentivement.

## Une augmentation prévisible de l'usage de la voiture

Les premières classes d'âge du baby-boom arrivent aux âges de la retraite. Ces générations ont accompagné les évolutions majeures de nos sociétés ces cinquante dernières années, notamment le développement de la société de consommation et avec elle, de l'automobile qui est devenue pour eux synonyme d'émancipation et de liberté.

Si aujourd'hui encore, l'usage de l'automobile se réduit chez les seniors, cet état de fait pourrait être remis en cause d'ici quelques années.

Les titulaires du permis de conduire au sein des classes d'âge du baby-boom (les 45-65 ans d'aujourd'hui) sont beaucoup plus nombreux que dans les classes plus âgées. La hausse du taux de permis des femmes notamment, est un élément qui favorisera une augmentation de l'usage de l'automobile des seniors dans les 20 prochaines années.

De plus, ces baby-boomers sont fortement motorisés, voire (bi)motorisés. Il est peu probable qu'ils se séparent de leur voiture passé 60 ou 70 ans, d'autant plus qu'ils ont toujours eu l'habitude de l'utiliser et qu'elle ne leur coûte plus que le carburant qu'ils mettent dedans.

L'augmentation de l'espérance de vie et surtout la moindre diminution des capacités physiques et psychiques avec l'âge sont aussi des éléments qui favoriseront de plus en plus l'usage de l'automobile chez les seniors.

L'ensemble de ces éléments pourrait entraîner une augmentation de l'ordre de 10 % de la mobilité VP des seniors entre 2010 et 2030. En lien avec la croissance de la population âgée, le volume des déplacements en voiture des seniors passerait d'un peu moins de 340 000 déplacements quotidiens aujourd'hui à près de 600 000 en 2030 sur le territoire du Bas-Rhin.



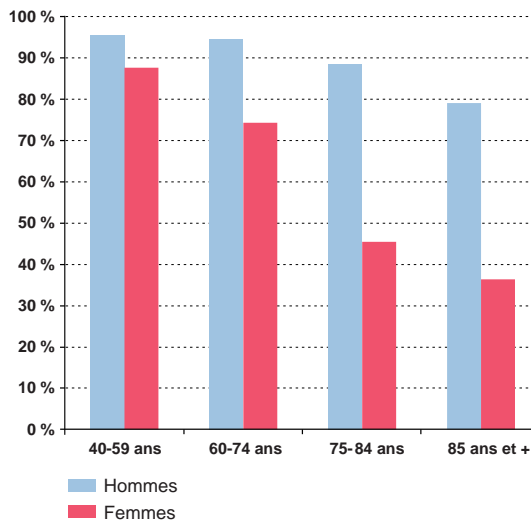
### Dans la CUS, la diminution de l'automobile est peu visible chez les seniors

Entre 1997 et 2009, la répartition des déplacements des seniors selon le mode de transport utilisé est restée particulièrement stable.

La diminution marquée de l'usage de la voiture chez les moins de 60 ans, de l'ordre de 27 %, n'est que peu présente chez les personnes de 60 ans et plus (environ 5 %).

Chez les personnes âgées de 75 à 84 ans, on note même une très légère augmentation de l'usage de l'automobile qui passe de 0,89 déplacements par jour en moyenne en 1997 à 0,96 en 2009.

### TITULAIRE DU PERMIS DE CONDUIRE DANS LA POPULATION



source : EMD 2009

### TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES SELON L'ÂGE

Tranche d'âge	Tx de motorisation
40-59 ans	1,56
60-74 ans	1,26
75-84 ans	0,84
85 ans et plus	0,41

source : EMD 2009

### ESTIMATION DES DÉPLACEMENTS EN VOITURE DES SENIORS ENTRE 2010 ET 2030

Année	déplacements VP
2010	338 000
2015	402 000
2020	468 000
2025	536 000
2030	595 000

source : ADEUS

## Les déplacements des seniors augmenteront de 60 % d'ici 20 ans

D'ici vingt ans, selon les projections réalisées par l'INSEE, le volume de la population des seniors devrait augmenter d'environ 60 % et leur part dans l'ensemble de la population passera d'environ 20 % aujourd'hui à près de 30 %.

Dans le même temps, si les conditions de mobilité quotidienne restent identiques à celles observées par l'Enquête ménage déplacement 2009, le volume des déplacements des seniors devrait croître de 57 % pour représenter à l'horizon 2030, 20 % des déplacements totaux (contre 15 % en 2009). Si cette évolution est importante, elle n'entraînera pas toutefois une modification majeure de la structure des déplacements dans le Bas-Rhin, notamment dans la dichotomie heures creuses, heures de pointe.

# Éléments de synthèse

La mobilité quotidienne diminue progressivement chez les seniors, notamment à partir de 75 ans, avec la baisse de l'usage de la voiture. Cette diminution de l'usage de l'automobile entraîne proportionnellement une augmentation de la part de la marche à pied mais pas des transports en commun.

Dans les centres des pôles urbains, la densité des services et la qualité de l'espace public permettent aux personnes en ayant la capacité physique de continuer à se déplacer normalement.

Hors des centres urbains, les personnes âgées se

déplacent de moins en moins, ce qui peut conduire à un isolement à la fois physique et social.

Les seniors se déplacent majoritairement aux heures creuses de la journée, pour des déplacements surtout liés aux achats et aux loisirs.

L'arrivée des générations nombreuses du baby-boom aux âges de la retraite devrait entraîner une augmentation de la part de marché de la voiture chez les seniors dans les années à venir, notamment aux heures creuses de la journée.

## Les enjeux pour l'ADEUS

Permettre la mobilité des seniors, notamment dans les zones rurales, dans un souci d'autonomie et pour faciliter les interactions sociales. Cette mobilité doit être permise en limitant toutefois l'augmentation prévisible de la part de la voiture dans les déplacements des seniors, en développant des alternatives compétitives :

- notamment en milieu rural (transport à la demande) ;
- mais aussi plus généralement en adaptant l'offre TC au rythme de vie des seniors (circulation douce, arrêts prolongés, rendre les déplacements plus sécurisants, etc).

Répondre au besoin croissant d'accès aux services aux heures creuses de la journée. L'organisation temporelle des transports en communs devra prendre en compte l'augmentation du volume des déplacements des seniors. Au delà de la seule problématique des déplacements c'est également l'organisation de l'ensemble des services à domicile qui est interrogée.

Prioriser le développement de l'habitat senior (maisons de retraites, logements intermédiaires, etc.) au coeur des polarités, dans des zones offrant à la fois des services de proximité et des réseaux de transports adaptés.

## Les pistes d'action pour les partenaires de l'ADEUS

### La lutte contre l'isolement social, un premier enjeu

La diminution importante de la mobilité avec l'âge traduit une limitation du programme d'activité réalisé par les seniors, notamment au delà de 75, et a fortiori 85 ans. Cette réduction du nombre d'activités est parfois le révélateur d'un isolement que les différents acteurs publics cherchent à limiter.

Ainsi, en cohérence avec les analyses issues de l'enquête ménages-déplacements montrant l'importance d'habiter dans un pôle urbain (même secondaire) pour se maintenir en mouvement, le Conseil Général pousse dès maintenant les communes à développer prioritairement leurs logements adaptés

aux seniors à proximité des services et commerces, et autant que possible dans les bourgs-centres, leur offrant ainsi un potentiel d'interaction sociale élevé.

Les transports en commun, au delà de leur seule dimension « transport », peuvent également être vecteur d'interaction sociale. L'exemple de la « navette du marché » à Neudorf (dont la moyenne d'âge des utilisateurs est élevée) montre en effet que ceux-ci se révèlent parfois un lieu de vie, de rencontre qui permet de recréer un lien social, notamment grâce à la présence d'un conducteur qui parvient à s'adapter au public qu'il transporte (CTS).



### Des besoins de prospective...

Pour autant, si les politiques en cours s'adaptent aux seniors d'aujourd'hui, qu'en sera-t-il pour ceux de demain ? Par exemple, dans dix ans, l'achat pour un senior aura-t-il prioritairement une vocation d'interaction sociale ou sera-t-il plus utilitaire et pourra se réaliser sur internet ? Ainsi, de nombreux besoins en matière de prospective sont apparus lors du débat. Mieux connaître la population des seniors de demain, ses habitudes de vie, de déplacements est un plus pour mieux préciser dès aujourd'hui les politiques à mettre en oeuvre en matière d'habitat, de transport, ... (CUS, CG67).

La tendance à la déshumanisation de certains services est aujourd'hui génératrice d'inconfort, voire de peur pour les personnes âgées. A ce titre, la CTS observe que les actes d'achat de titre de transports pour les seniors se font principalement en passant par un guichet (pour recréer une situation conviviale par le contact avec des personnes) et pas de manière dématérialisée. Si les peurs d'aujourd'hui seront dépassées par les seniors de demain, celles-ci seront probablement remplacées par d'autres angoisses, peut être en lien avec l'évolution des technologies, comme par exemple, l'utilisation généralisée des smartphones dans le quotidien (CRA, CG67), angoisses qui nécessiteront des efforts des collectivités pour être réduites.

La position des baby-boomers à l'égard des modes actifs reste encore une inconnue. Iront-ils vers le vélo de manière plus vertueuse pour les déplacements de courte distance (DREAL), éventuellement pour pratiquer une activité physique nécessaire à rester en bonne santé, au contraire, auront-ils des difficultés à quitter un mode qu'ils ont majoritairement plébiscité tout au long de leur vie ? En fait, il est probable que certains seront en capacité de s'adapter... mais dans quelle proportion ?

### ... urgents !

D'une manière plus générale, les partenaires ont pointé la difficulté de traduire dans leurs politiques publiques les besoins des seniors de demain, ceux-ci étant le résultat de la confrontation entre les modifications de la société dans son ensemble et des capacités de changement des personnes âgées. En effet, une partie de cette génération, qui arrive aujourd'hui à la retraite, risque d'être confrontée à une remise en cause de certains choix de modes de vie qui sont fortement ancrés dans leur comportement (CG67), que ce soit pour des raisons économiques (crise, augmentation des coûts de l'énergie) ou environnementales :

- ils sont nés avec l'utilisation de masse de la voiture, et n'envisagent pas toujours d'autres alternatives à celles ci, alors que l'urgence environnementale et énergétique nous dirige vers d'autres modes de déplacements ;

- ils sont nombreux à avoir fait le choix d'habiter dans des lotissements souvent peu propices à l'usage des modes actifs, notamment en raison de leur localisation souvent en marge de la commune ;
- ils ont généralement pris les habitudes d'une consommation de masse, dans une période où il existe des incertitudes sur le maintien du niveau des retraites.

Or, on observe que passés 75 ans, les modifications de modes de vie sont beaucoup plus rares. De ce fait, pour répondre aux besoins de la génération du baby boom, il ne reste qu'une dizaine d'années, soit finalement très peu de temps à la puissance publique pour agir.

#### Ont participé au débat :



Geneviève Brun, CG67

Maité Elia, CG67

Simon Giovanini, ADEUS

Amandine Herbeth, ADEUS

David Herrgott, ADEUS

Claire Heidsiek, Région Alsace

Marie Jacquin-Pavard, CUS

Jean-Luc Jamet, CG67

Dominique Kochert, CG67

Martine Mack, CG67

Caroline Messner, CTS

Benjamin Puccio, ADEUS

Christine Sanchez-Martin, SCOTERS

Jacqueline Tribillon, CUS

Benoit Vimbert, ADEUS

Daniel Wahl, DREAL



L'Agence  
de Développement  
et d'Urbanisme  
de l'Agglomération  
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, directrice générale de l'ADEUS**  
Équipe étude Déplacement : **Benoit Vimbert (chef de projet), Simon Giovanini**  
Photo : **Jean Isemann** - Mise en page : **Hélène Vincent**  
© ADEUS - Numéro ISSN : 2110-5413  
Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)