

## RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

### Les défis de la mobilité dea aînés

Cornelis, Eric

*Published in:*

Proceedings congrès international ATEC-ITS france 2014

*Publication date:*

2014

*Document Version*

Version revue par les pairs

[Link to publication](#)

*Citation for pulished version (HARVARD):*

Cornelis, E 2014, Les défis de la mobilité dea aînés. Dans *Proceedings congrès international ATEC-ITS france 2014*. ATEC-ITS France, Paris, Congrès ATEC-ITS France 2014 "Les rencontres de la mobilité intelligente", Paris, France, 29/01/14.

#### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

#### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# Les défis de la mobilité des aînés

*Eric CORNELIS  
Senior Research Associate &  
Chargé d'Enseignement,  
Université de Namur  
naXys  
Groupe de Recherche sur les Transports (GRT)*

## Abstract

Nos sociétés occidentales se caractérisent toujours davantage par une population vieillissante. Ainsi, en Wallonie, nous allons passer de 23% de la population âgée de 60 ans et plus en 2011 à 30% en 2050 suivant les prévisions. Ces aînés sont également (et heureusement) plus longtemps en bon état physique et actifs. Cela accroît leurs besoins de mobilité par rapport aux générations précédentes. Cependant une part des seniors souffrent de certains handicaps qui gênent leur mobilité et il faut aussi en tenir compte. Enfin, souvent, les personnes âgées ressentent un certain stress quand elles doivent se déplacer. Quelles sont les réponses que l'offre de mobilité peut apporter à ces nouvelles facettes de la demande ?

Sans vouloir apporter une réponse définitive à cette question, cette communication se propose, dans un premier temps, de faire un portrait (actualisé) des spécificités des comportements de mobilité des aînés à partir des données belges. Ensuite, nous épinglerons les difficultés qui ressortent de cette analyse et, enfin, nous émettrons une série de recommandations pour les autorités publiques et les opérateurs de transport afin qu'ils soient conscients des mesures nécessaires pour assurer de bonnes conditions de mobilité à nos aînés, toujours plus nombreux.

## 1. Introduction

Le vieillissement de la population est une réalité dans toutes nos sociétés occidentales. 23% de la population wallonne a 60 ans ou plus (chiffres de 2011) et cette proportion de personnes âgées ne va faire que croître atteignant 28% en 2030 et même 30% en 2050 suivant les prévisions du Bureau fédéral du Plan. Pour la France, l'INSEE annonçait en 2010 qu'un français sur trois aurait plus de 60 ans en 2060, le nombre de personnes de 60 ans et plus augmentant de 10,4 millions d'individus entre 2007 et 2060 (Blanpain et Chardon, 2010). Ce phénomène de vieillissement est déjà en cours depuis un certain temps puisque, suivant Alain Sauvy, cité dans (Broussy, 2013), « Le vieillissement de la population sera le fait social le plus important de la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle ». Pourtant bien peu a été réalisé dans nos sociétés pour tenir compte de cette nouvelle donne.

C'est notamment le cas dans le domaine de la mobilité où peu de politiques sont réfléchies à l'aune de l'évolution de la pyramide des âges. Néanmoins, un certain nombre de réflexions

ont bien été menées : (CEMT, 2000), (GART, 2009), (Baudoux et Deleu, 2010) ou bien encore certains travaux du Predit 4.

Pour participer modestement à cette prise de conscience du besoin d'incorporer sans tarder la problématique du vieillissement dans les politiques de mobilité, nous donnerons, dans cette communication, l'éclairage de la situation en Belgique. Pour ce faire, nous présenterons d'abord un portrait de la mobilité des aînés tel qu'il pouvait être dressé à partir de la dernière enquête nationale de mobilité, BELDAM, conduite en 2010 (Cornelis et al., 2012). Ensuite, nous tenterons de montrer pourquoi il est malgré tout difficile de prévoir les comportements de mobilité des seniors de demain à partir de ceux des seniors d'aujourd'hui. Nous concluons enfin en proposant quelques recommandations aux pouvoirs publics, aux autorités organisatrices et aux opérateurs de transport public.

## **2. La mobilité des seniors belges**

Il est bon avant toutes choses de bien cerner quelles sont les particularités des déplacements des personnes âgées. La dernière enquête belge de mobilité, BELDAM, nous permet ainsi de mettre en avant les caractéristiques spécifiques de la mobilité des aînés.

D'entrée de jeu, il convient de rappeler que, de plus en plus, on considère que, et on ne peut que s'en réjouir, les seniors restent actifs, en bonne santé plus longtemps ; de ce fait, leurs comportements de mobilité sont différents suivant leur niveau d'activité et/ou de validité. Comme il est assez malaisé de bien différencier ces deux classes d'aînés, nous nous sommes basés, dans nos analyses, sur un critère d'âge pour considérer deux catégories dans la population âgée : les 65-74 ans et les 75 ans et plus. Bien qu'assez arbitraire, cette division correspond assez bien à des mobilités contrastées et, par ailleurs, même si ce seuil recule toujours (et il faut s'en féliciter) ; 75 ans marque souvent une transition vers moins d'activités, vers une invalidité plus présente.

Malgré ce qui vient d'être dit, on remarque dans la figure 1 que, dès 65 ans, le taux d'immobilité est bien plus élevé que dans la moyenne de la population. Après 75 ans, il est d'ailleurs presque doublé. La vieillesse signifie donc toujours une mobilité moins importante, une sédentarité plus marquée. Il est par contre très hasardeux de se prononcer quant à savoir s'il s'agit là d'un choix ou d'une contrainte liée aux conditions économiques, sociales et/ou physiques.

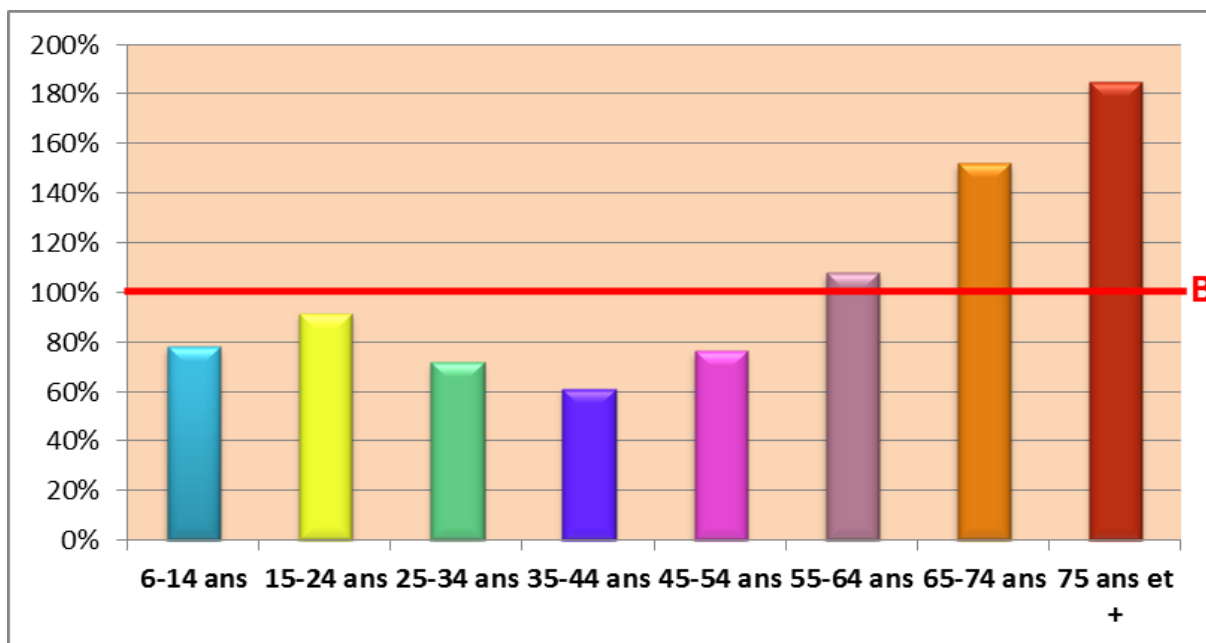


Figure 1 : Variation du taux d'immobilité dans la population belge, par classe d'âges [100% = moyenne nationale] (source : BELDAM, 2010)

Qui plus est, lorsqu'ils se déplacent, les seniors belges réalisent moins de déplacements ; cela est surtout vrai pour les 75 ans et plus comme on peut le découvrir dans la figure 2. On peut cependant noter que les jeunes (en deçà de 24 ans) ne font finalement pas beaucoup plus de déplacements que les seniors.

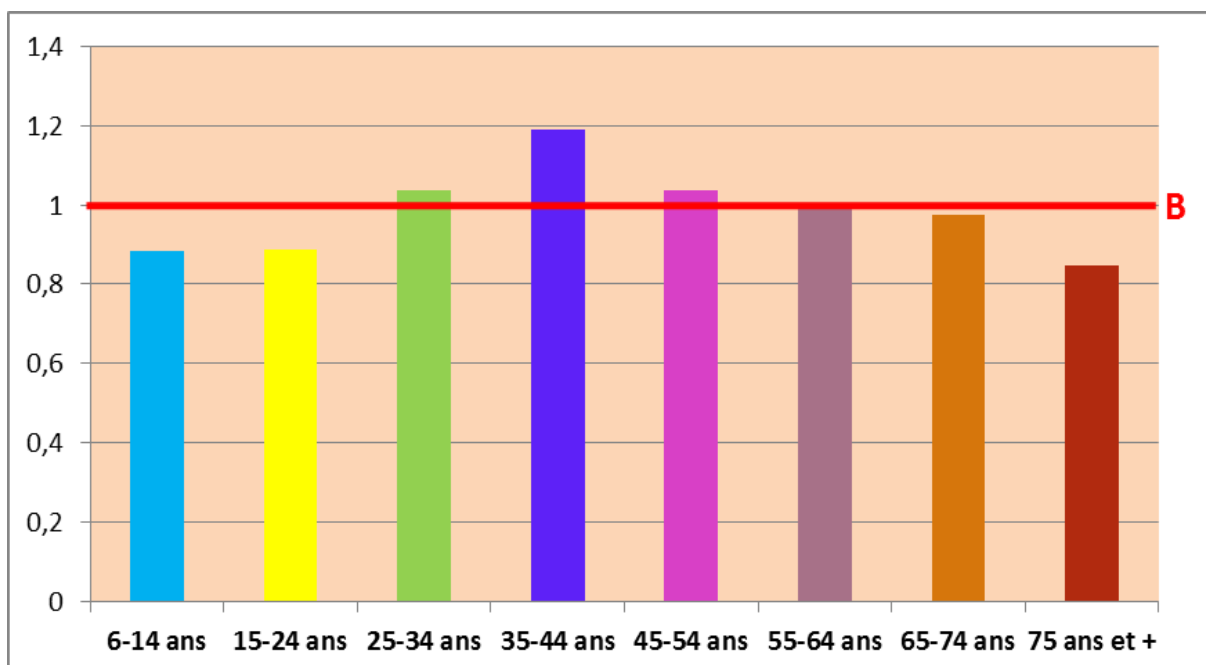


Figure 2 : Variation du nombre de déplacements par classe d'âges [1 = moyenne nationale du nombre de déplacements] (source : BELDAM, 2010)

Un indice de plus de la mobilité plus restreinte (ou plus contrainte) des aînés se retrouve dans le nombre de déplacements à longue distance vers l'étranger. Dans l'année qui a précédé l'enquête, moins de 50% des 65-74 ans s'est rendue dans un autre pays et ce pourcentage

descend en deçà des 30% pour les 75 ans et plus comme on peut le voir dans la figure 3. Et pour ceux qui ont malgré tout voyagé vers l'étranger, c'est dans la majorité des cas seulement une ou deux fois sur l'année

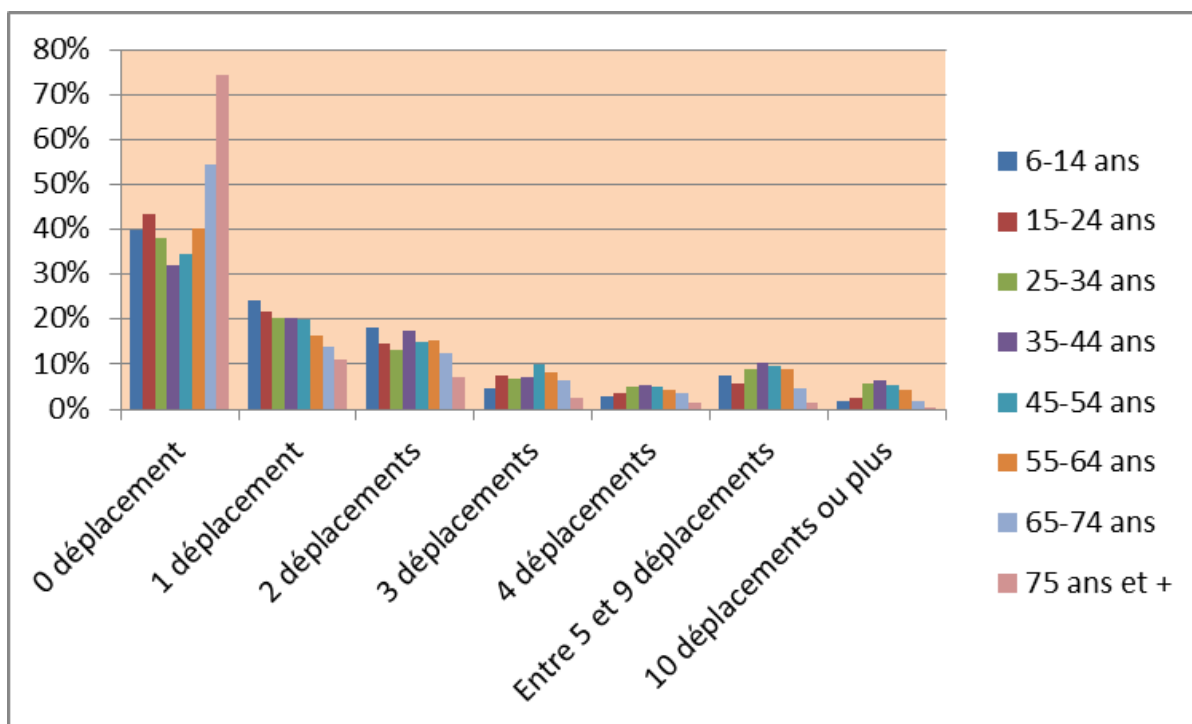


Figure 3 : nombre de déplacements longue distance à destination de l'étranger dans les 12 dernier mois suivant les classes d'âges (source : BELDAM, 2010)

Dans leur usage habituel des différents modes, les aînés utilisent moins souvent la voiture, que ce soit comme conducteur (figure 4) ou comme passager (figure 5). Ils fréquentent par contre un peu plus les transports en commun (figure 6) mais de manière plutôt occasionnelle (quelques fois par semaine voire par mois). La marche (figure 7) reste fréquente chez les 65-74 ans mais beaucoup moins à partir de 75 ans.

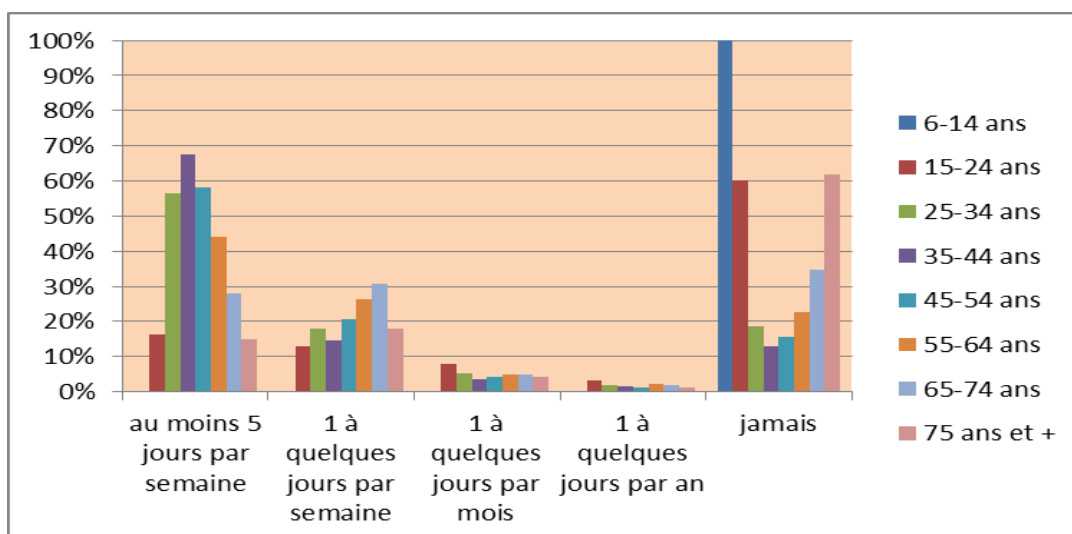


Figure 4 : usage habituel de la voiture en tant que conducteur selon les classes d'âges (source : BELDAM, 2010)

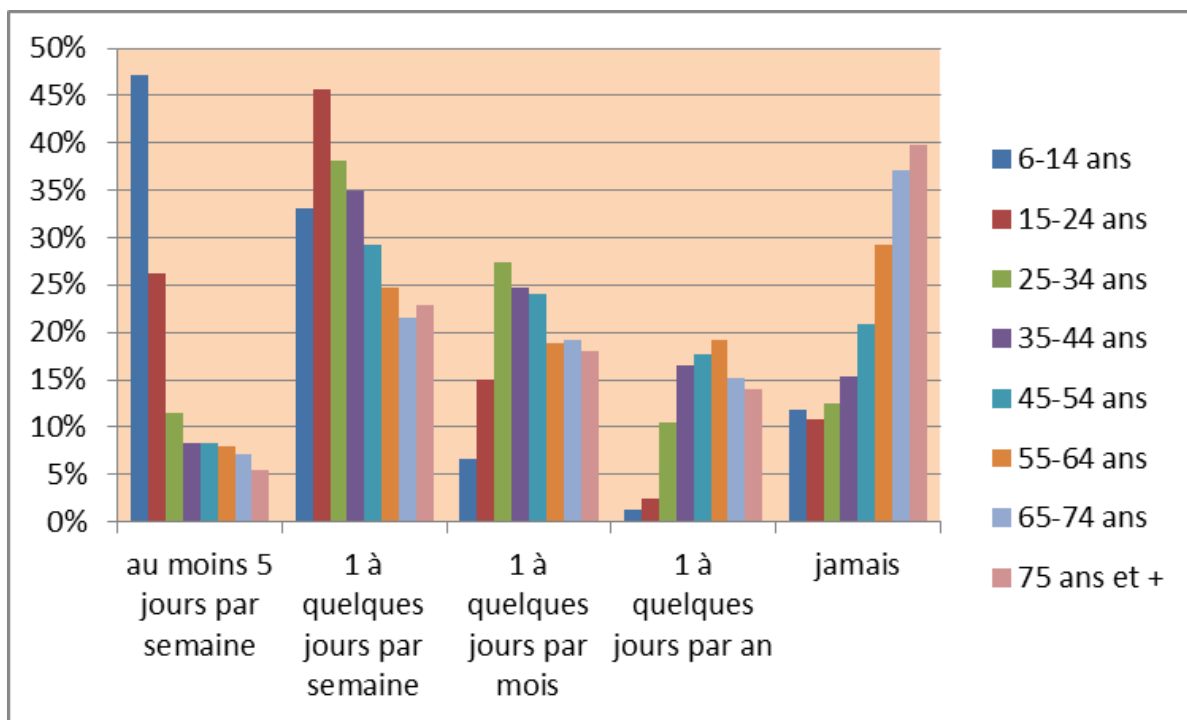


Figure 5 : usage habituel de la voiture en tant que passager selon les classes d'âges (source : BELDAM, 2010)

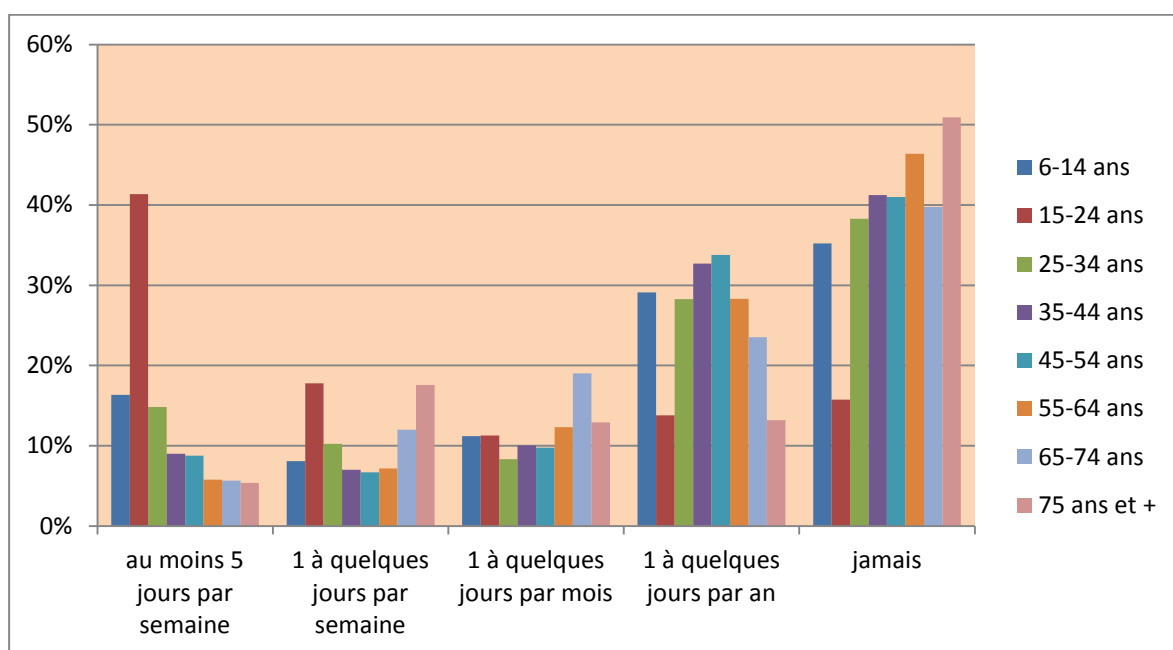


Figure 6 : usage habituel des transports en commun selon les classes d'âges (source : BELDAM, 2010)

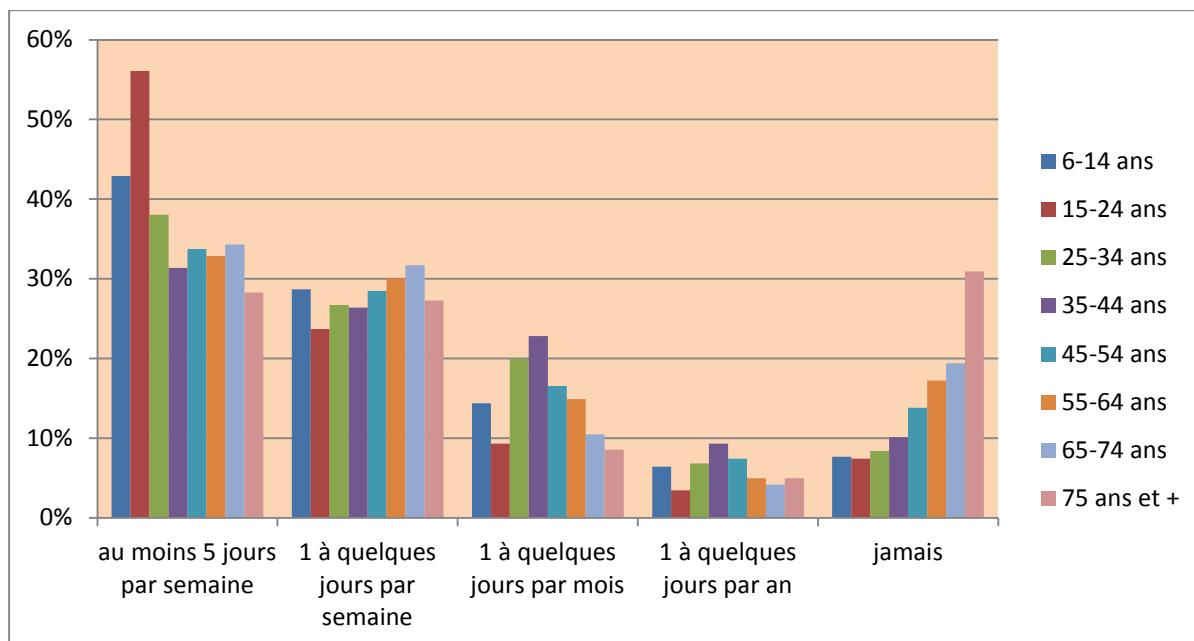


Figure 7 : usage habituel de la marche selon les classes d'âges (source : BELDAM, 2010)

Ces constats sont corroborés par l'observation des déplacements rapportés par les répondants de l'enquête pour un jour de référence (fixé à l'avance). En effet, là aussi, la figure 8 nous montre un usage de la voiture se tassant dès 65 ans pour réellement chuter d'une dizaine de pourcents à partir de 75 ans ; la marche, elle, est bien présente chez les aînés et surtout chez les 75 ans et plus qui marchent plus que toutes les autres catégories d'âges y compris les jeunes. Mais il faut rappeler que l'unité de mesure est ici le déplacement et non la distance ; on peut donc penser qu'en fait la mobilité des seniors est davantage circonscrite à leur environnement immédiat et qu'ils effectuent, à pied, de petits déplacements plus nombreux.

En effet, si la moyenne nationale de la distance parcourue lors d'un déplacement est de 12,3 km, elle tombe à 10 km entre 65 et 74 ans pour encore décroître à 7,3 km à partir de 75 ans.

Notons enfin le recours plus important au transport en commun (seuls les 15-24 ans les utilisent davantage encore) ; cette situation doit être mise en relation avec les politiques tarifaires avantageuses (gratuité dans de nombreux cas) offertes aux seniors.

Lorsqu'ils se déplacent, les aînés le font principalement pour aller faire des courses ou pour les relations sociales (visites à la famille, aux amis) (cf. figure 9). Les simples promenades sont aussi présentes. Dans la tranche 65-74 ans, on observe aussi le phénomène des « grand parents taxis ».

Enfin, moins liés par des contraintes telles que celles des horaires de bureau, les seniors commencent leurs déplacements plus tard dans la journée. Mais, par contre, ils concentrent davantage leurs déplacements sur le matin. Cela est illustré dans la figure 10 pour les 65-74 ans et dans la figure 11 pour les 75 ans et plus. Cela rejoint les conclusions de l'enquête INFAC, déjà présentées au Congrès ATEC (Cornelis et Malchair, 2007), qui montraient que les personnes âgées faisaient leurs courses plus tôt, dans la matinée obligeant ainsi les magasins à être réapprovisionnés plus tôt. Cela n'était pas sans conséquences pour le trafic

puisque les camions livrant ces approvisionnements devaient, davantage que par le passé, rouler pendant les heures de pointe du matin.

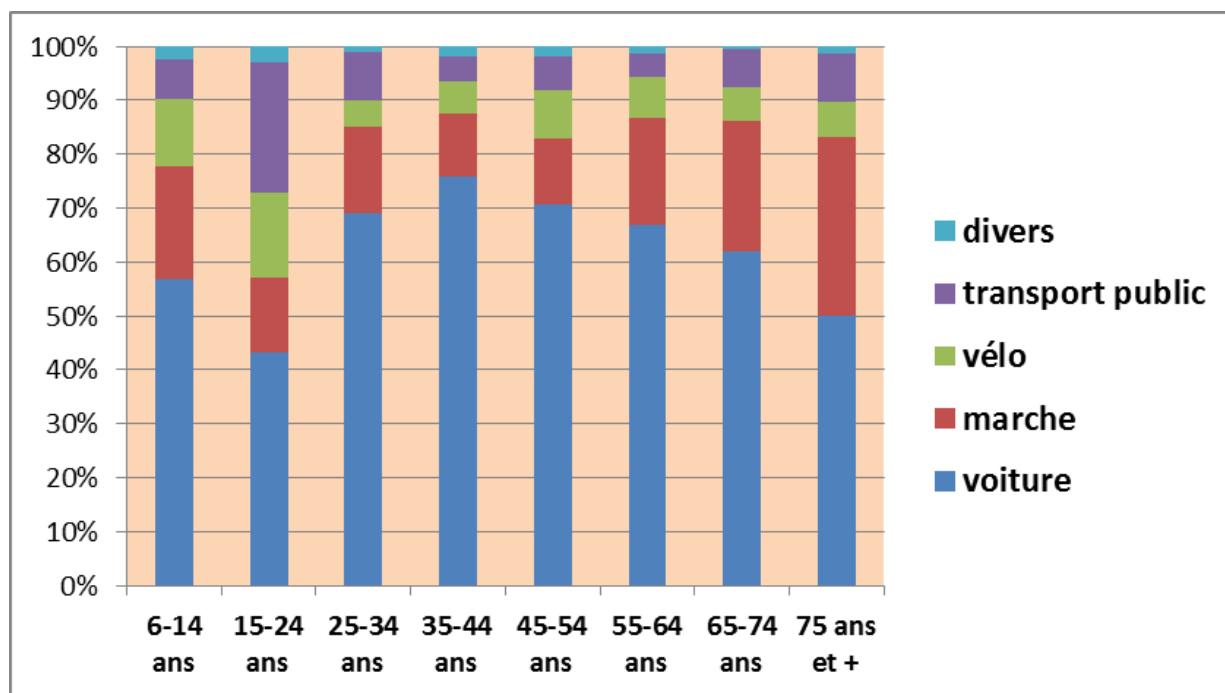


Figure 8 : parts modales (mode principal) suivant les classes d'âges en tenant compte du nombre de déplacements (source : BELDAM, 2010)



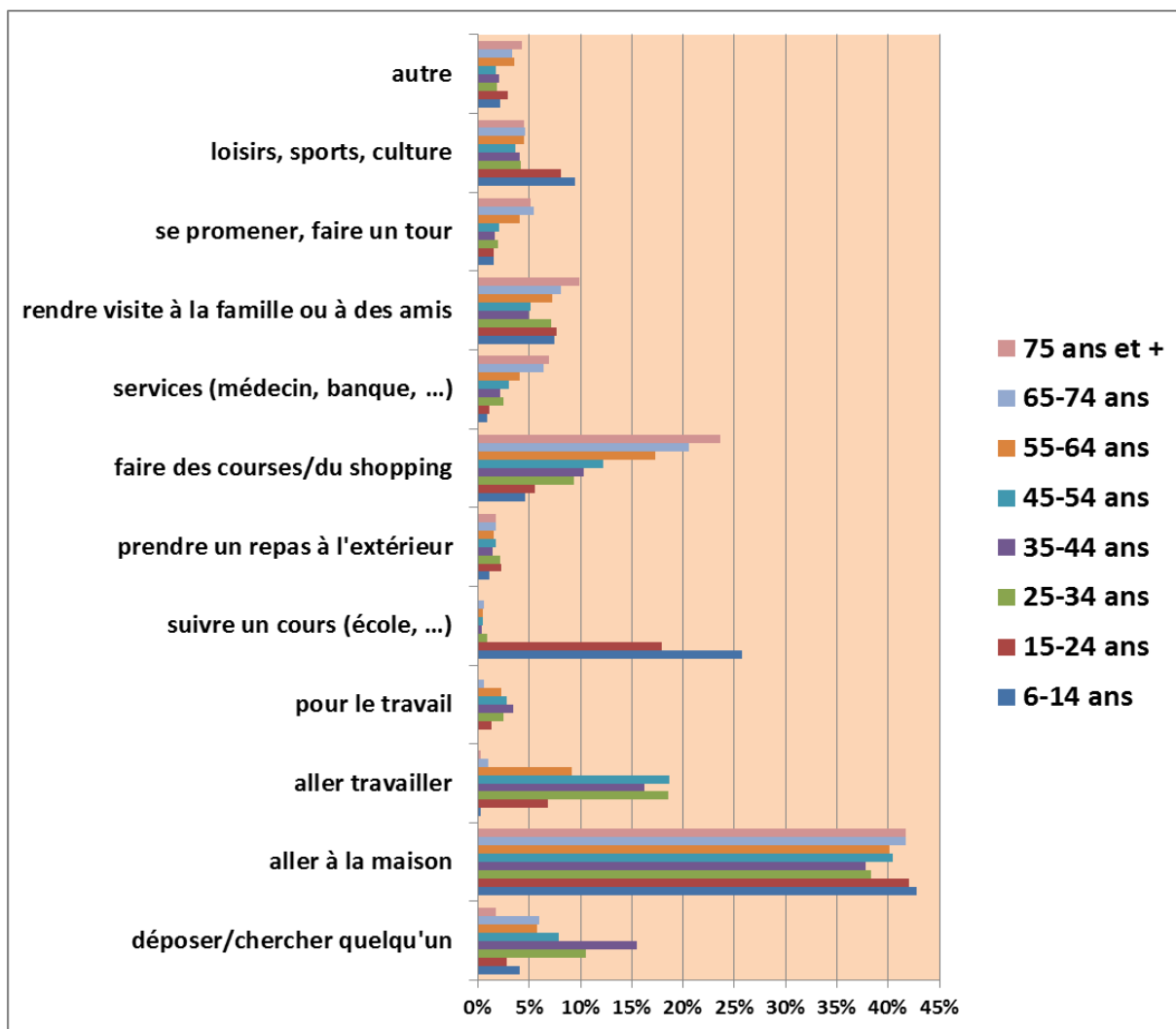


Figure 9 : distribution des motifs de déplacement suivant l'âge (source : BELDAM, 2010)

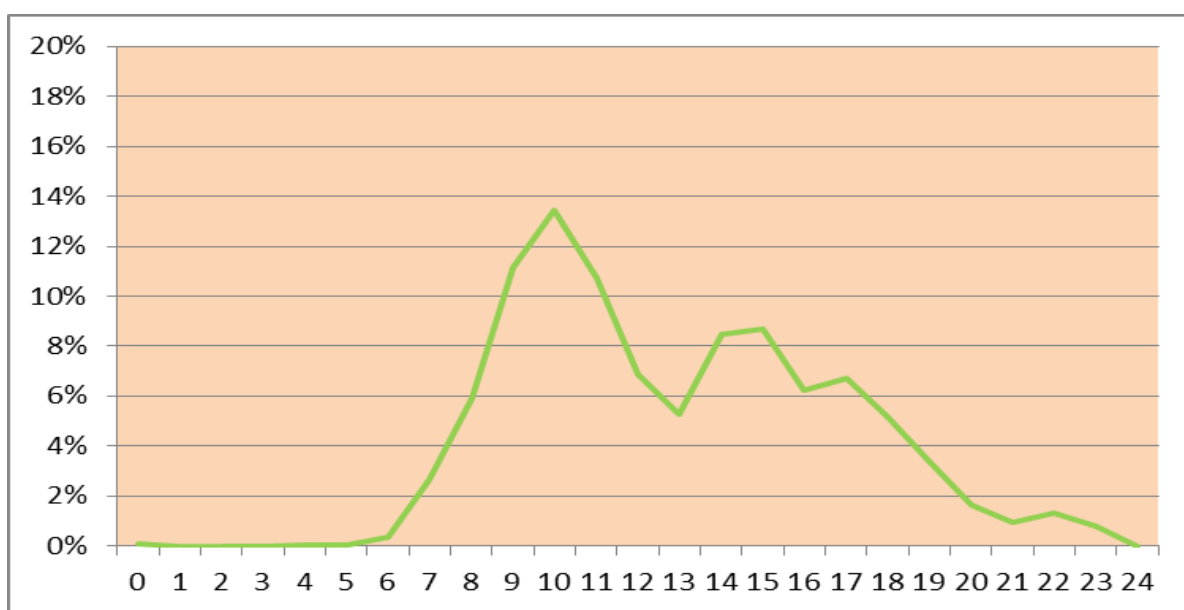


Figure 10 : Profil des heures de départ pour les déplacements des 65-74 ans (source : BELDAM, 2010)

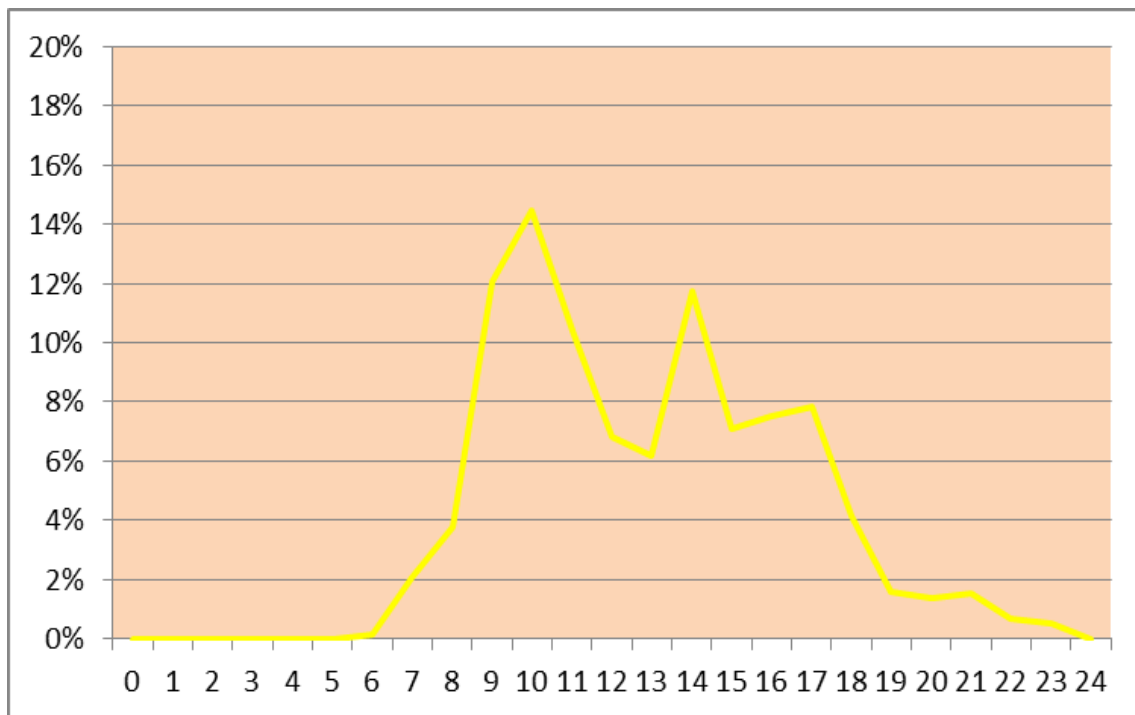


Figure 11 : Profil des heures de départ pour les déplacements des 75 ans et plus (source : BELDAM, 2010)

### 3. La mobilité des seniors de demain

Le portrait que nous venons de dresser de la mobilité des aînés montrent certaines tendances fortes mais il serait néanmoins hasardeux de l'extrapoler à ce que seront les déplacements des aînés de demain (qui ne sont jamais que les personnes d'âge moyen d'aujourd'hui).

En effet, si on regarde par exemple la possession du permis de conduire au jour d'aujourd'hui, on remarque, comme le montre la figure 12, que non seulement le taux de permis décroît avec l'âge mais aussi que cette tendance est beaucoup plus marquée chez les femmes. Cependant à l'avenir cette décroissance va diminuer vu le haut pourcentage (plus de 80%) de permis dans les classes d'âge moyen et l'écart homme-femme aura tendance à se restreindre puisque entre 35 et 55 ans, les taux de possession du permis entre hommes et femmes se rapprochent. Ainsi, en 2003, une enquête menée en Wallonie (Castaigne et al., 2003) prévoyait une augmentation de plus de 100 000 conducteurs âgés et plus de 150 000 conductrices âgées à l'horizon 2016. Cet afflux de conducteurs ne sera pas sans impact sur l'usage de la voiture et sur les conditions de circulation.

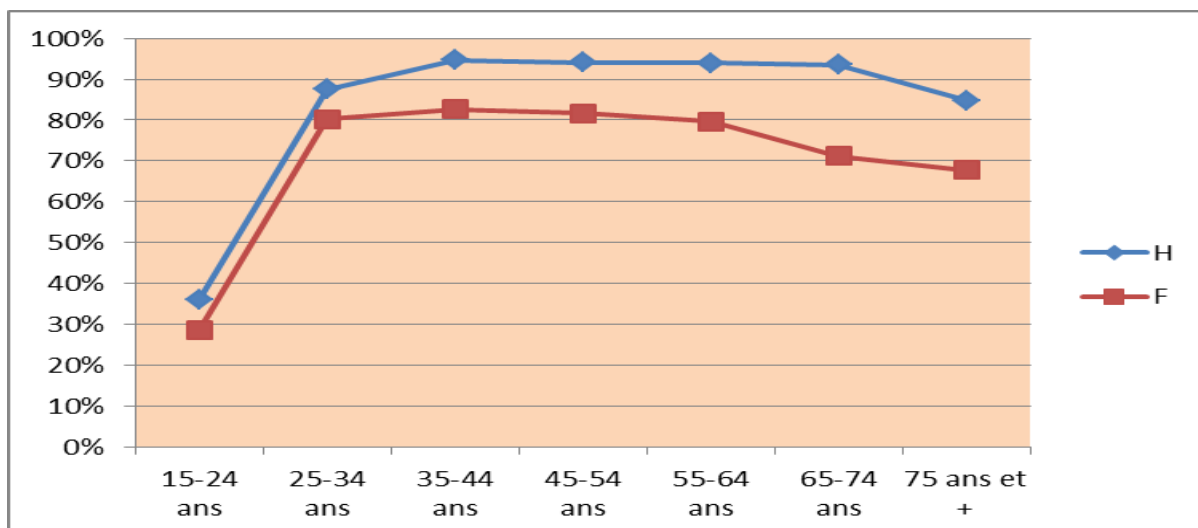


Figure 12 : Taux de possession du permis de conduire par classe d'âges et par genre (source : BELDAM, 2010)

De même, la figure 13 nous montre que les seniors ont peu recours à des sources d'informations faisant appel aux nouvelles technologies avant d'entreprendre leurs déplacements. Mais, là encore, le taux de pénétration de ces nouvelles technologies chez les quadras et les quinquas fait augurer d'une utilisation plus massive par les aînés de demain. Il en résultera peut-être un usage différent des modes et, pourquoi pas, une mobilité plus importante. En effet, comme cela a été montré dans (Castaigne et al., 2003), une des grandes préoccupations des aînés dans leurs déplacements est l'incertitude (et si mon train est en retard ? Le bus est-il déjà passé ? ...). Les nouvelles technologies leur permettront d'obtenir des informations réduisant ces incertitudes et cela les amènera peut-être à avoir moins de réticences à se déplacer.

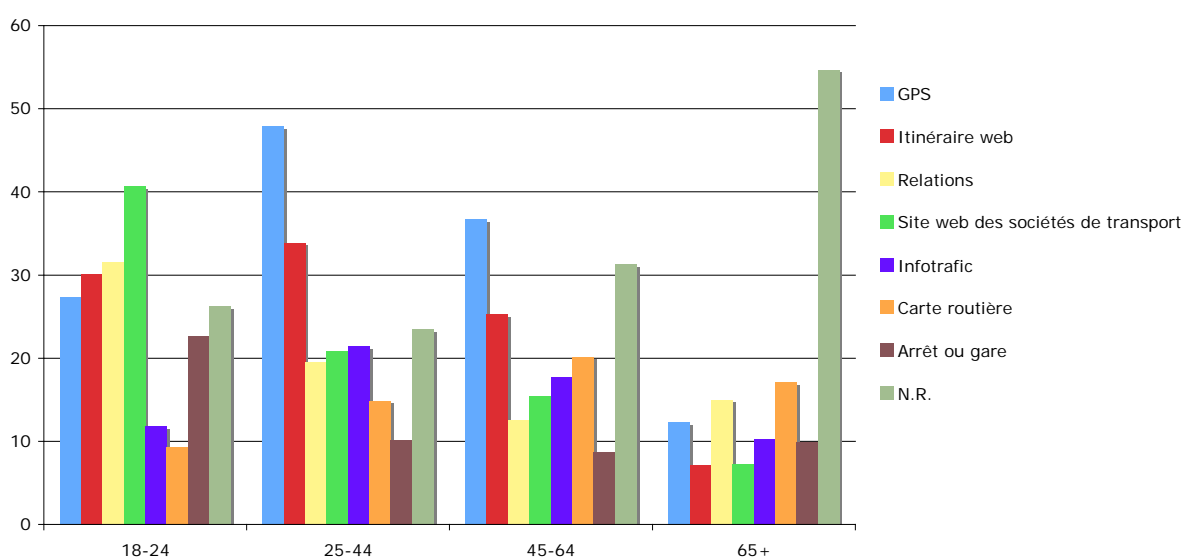


Figure 13 : Usage des sources d'informations selon l'âge (source : BELDAM, 2010)

#### 4. En guise de conclusion, quelques recommandations

Comme nous venons de le rappeler, les aînés sont éprouvent généralement des inquiétudes quant à l'incertitude pouvant planer sur leurs conditions de déplacement. Par conséquent, tous les développements qui fleurissent de plus en plus pour donner de l'information aux usagers à domicile mais surtout en cours de trajet sont à encourager pour faciliter la mobilité des seniors. Des panneaux indiquant en temps réel les passages des prochains bus, des informations sur les correspondances, sont autant d'éléments qui rassurent les seniors.

Un autre aspect auquel les autorités, les opérateurs doivent être attentifs est celui de l'accessibilité des modes. Les transports publics sont inaccessibles à plus de 10% des 75 ans et plus mais leur accès pose déjà difficulté à plus de 10% des personnes dès 65 ans (figure 14 à figure 16). Il faut donc veiller à ce que les équipements facilitant l'accès (ascenseurs, escaliers roulants, quais abaissés, etc.) soient encore davantage présents mais surtout que l'on veille à un entretien strict pour qu'ils soient en état de marche dans près de 100% des cas. En effet, une personne âgée qui espère compter sur un tel équipement se retrouve assez désemparée si elle doit faire face à une panne qui risque de la bloquer ; une telle situation peut avoir un effet négatif sur sa mobilité future car craignant qu'une telle mésaventure se reproduise, elle sera moins encline à se déplacer.

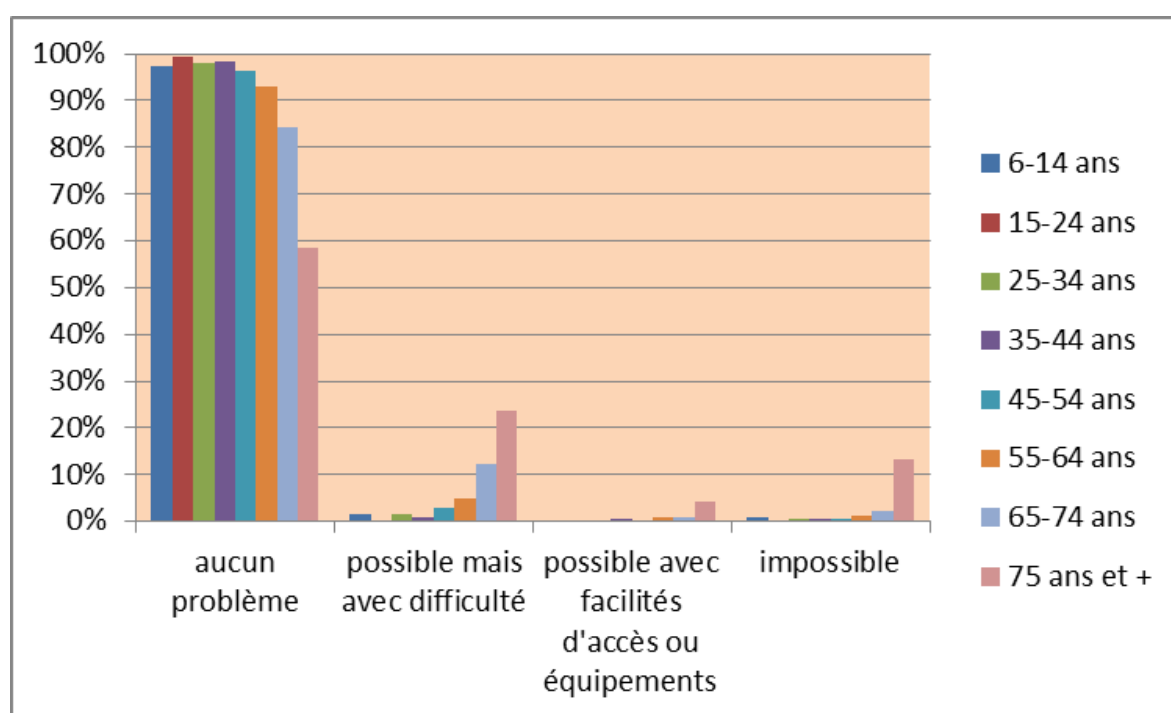


Figure 14 : difficultés physiques pour accéder aux arrêts de tram ou de bus suivant l'âge (source : BELDAM, 2010)

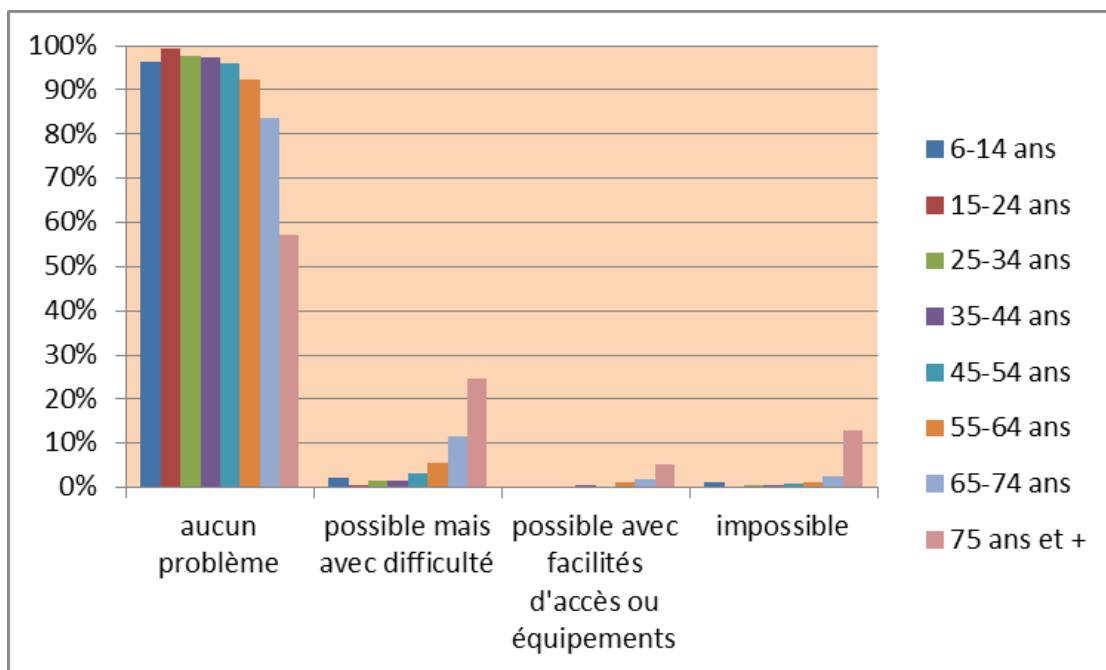


Figure 15 : difficultés physiques pour accéder à une gare ou une station de métro suivant l'âge (source : BELDAM, 2010)

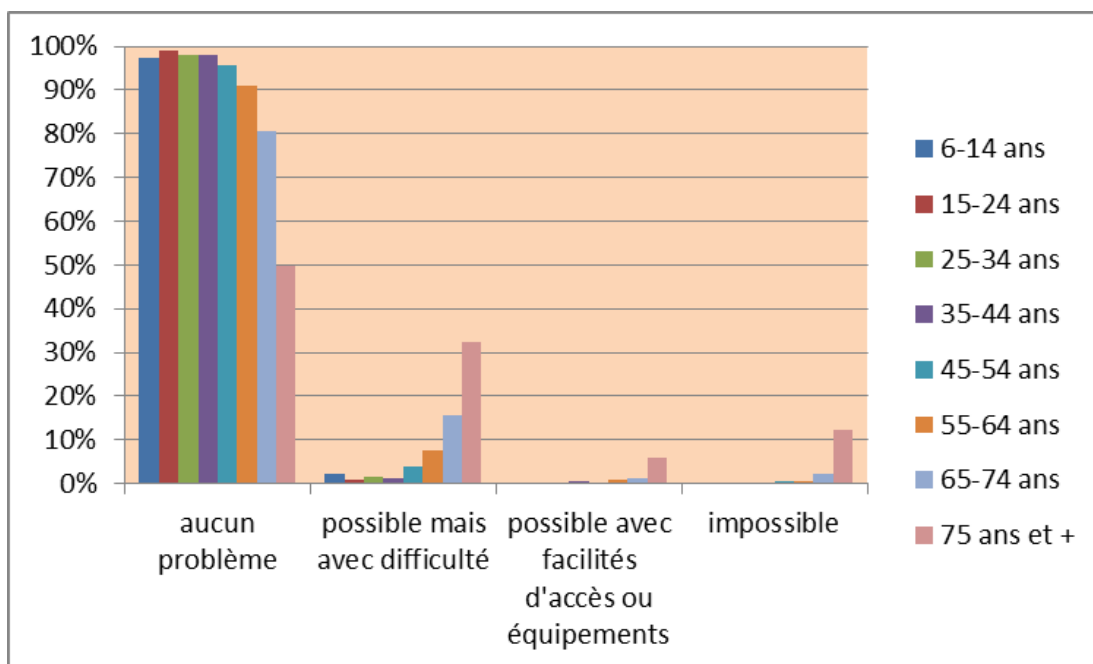


Figure 16 : difficultés physiques pour monter dans un train, un bus, ... ou en descendre suivant l'âge (source : BELDAM, 2010)

Pour terminer cet éclairage sur la mobilité des aînés, il est peut-être bon de rappeler que si nous ne sommes pas tous les seniors d'aujourd'hui, nous serons tous les personnes âgées de demain ou d'après-demain. De ce fait, agir pour rendre plus facile la mobilité des seniors

aujourd'hui, c'est aussi agir pour que nous bénéficions, quand notre tour viendra, nous aussi de bonnes conditions de déplacement.

## Références

M.-C. Baudoux, H. Deleu, *La mobilité face au vieillissement de la population*, Transdev Mobility LAB, mars 2010

N. Blanpain, O. Chardon, *Projections de population à l'horizon 2060*, INSEE Première 1320, octobre 2010

L. Broussy, *L'adaptation de la société au vieillissement de sa population : FRANCE : ANNEE ZERO !*, Mission Interministérielle sur l'adaptation de la société française au vieillissement de sa population, la documentation française, janvier 2013

M. Castaigne, J.-P. Hubert & Ph. Toint, *La mobilité des aînés en Wallonie*, Presses Universitaires de Namur, 2003

CEMT, *Transport et vieillissement de la population*, OCDE, 2000

E. Cornelis, M. Hubert, Ph. Huynen, K. Lebrun, G. Patriarche, A. De Witte, L. Creemers, K. Declercq, D. Janssens, M. Castaigne, L. Hollaert & F. Walle, *La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM*, SPF Mobilité & Transports – BELSPO, septembre 2012

E. Cornelis, A. Malchair, *Transport de marchandises en ville : les magasins interfaces entre la logistique et le transport par les clients*, Proceedings du congrès ATEC 2007, ATEC, janvier 2007

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