



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Cerema**

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

# La mobilité des seniors en Bourgogne-Franche-Comté

mai 2021

Dossier CERTU, Les seniors : un enjeu  
pour les politiques de déplacements,  
n°260, Octobre 2012



## Partenaire(s) de l'étude

*Si besoin, logos maître d'ouvrage, partenaires, ...*

Rapport conçu sous  
système de management  
de la qualité certifié AFAQ

# La mobilité des seniors en Bourgogne-Franche-Comté

mai 2021

Date	Version	Commentaires
V1	14/01/20	Version initiale des phases 1 et 2 remise à Eric PAQUIER (responsable de commande) pour validation
V2	02/06/20	Version transmise à la DREAL BFC des phases 1 et 2
V3	10/09/20	Version initiale de la phase 3 remise à Eric PASQUIER pour validation
V4	30/10/20	Version transmise à la DREAL BFC de la phase 3
Vf	01/06/21	Version finale, avec phase 4, transmise à la DREAL

## Département Mobilités

25, avenue François Mitterrand - CS 92803 - 69674 BRON CEDEX  
Tél.: +33 (0)4 72 14 31 62 - Fax.: +33 (0)4 72 14 31 20  
Courriel : [dmob.dterce@cerema.fr](mailto:dmob.dterce@cerema.fr)

DREAL Bourgogne-Franche-Comté  
17 E Rue Alain Savary, 25000 Besançon

### Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V2	02/06/20	Version transmise à la DREAL BFC des phases 1 et 2
V4	30/10/20	Version transmise à la DREAL BFC de la phase 3
Vf	01/06/21	Version finale, avec phase 4, transmise à la DREAL BFC

Récapitulatif de l'affaire	
Objet de l'étude :	La mobilité des seniors en Bourgogne-Franche-Comté
Résumé de la commande :	Le rapport consiste à analyser la mobilité des seniors à travers l'exploitation de 5 enquêtes ménages déplacement réalisées en Bourgogne-Franche-Comté puis d'identifier les enjeux en matière de mobilité et enfin de proposer une méthode d'enquête qualitative pour approfondir les données quantitatives.
Référence dossier :	Affaire N° 20-CE-0323
Communicabilité :	<input type="checkbox"/> Libre (avec acceptation préalable du commanditaire dans le contrat) <input type="checkbox"/> Contrôlée (communiquée uniquement avec l'autorisation du commanditaire à posteriori) <input type="checkbox"/> Confidentielle (non référencée dans IsaWeb)
Chargé d'affaire :	PASQUIER Eric Département Mobilités – DMOB/SSM Tél. +33 (0)4 72 14 31 62 / Fax +33 (0)4 72 14 31 20 Courriel : dmob.dterce@cerema.fr
Autres membres de l'équipe :	Leila AISSAOUI Charlotte PIERREFEU
Mots Clés :	Développement Durable, Ecologie, Risques Naturels, Risques Technologiques, Infrastructures, Transports, Sécurité Routière, Energie, Climat
ISRN :	

### Liste des destinataires

Contact	Adresse	Nombre - Type
Jean-Christophe Le Corvic	DREAL Bourgogne-Franche-Comté 17 E Rue Alain Savary, 25000 Besançon	Rapport sous format odt et pdf accompagné d'un fichier excel pour les données

## Résumé de l'étude

Compte tenu de l'accélération du vieillissement particulièrement marquée en région Bourgogne-France-Comté, la question de la mobilité des personnes âgées est de plus en plus prégnante. Les seniors occupant une part de plus en plus importante dans la population, les enjeux en termes de mobilité des seniors constituent actuellement une préoccupation majeure des pouvoirs publics.

La DREAL Bourgogne-Franche-Comté souhaite disposer d'un état des lieux sur la mobilité des seniors afin notamment de pouvoir anticiper le vieillissement de la population. La DREAL souhaite également que le Cerema lui propose une méthode d'enquête qualitative pour mieux connaître les besoins de mobilité des seniors.

La mission du Cerema a consisté en :

- l'élaboration d'éléments de diagnostic sur les pratiques de mobilité de la population des seniors à travers l'exploitation des dernières enquêtes ménages déplacements réalisées dans la région à savoir Puisaye-Forterre (2012), Creusot-Montceau (2011), Chalon (2013), Dijon (2016) et Besançon (2018);
- l'identification des enjeux en matière de mobilité des seniors ;
- une proposition de méthode d'enquête qualitative à mettre en œuvre pour approfondir la connaissance de la mobilité des seniors.

# Sommaire

<b>Introduction générale.....</b>	<b>8</b>
<b>1 - Vieillessement de la population : un enjeu de plus en plus prégnant pour la région.....</b>	<b>9</b>
1.1 - Une région sur le chemin de la déprise démographique.....	9
1.2 - Un rythme de vieillissement légèrement plus rapide sur la région qu'à l'échelle nationale ..	10
1.3 - Un clivage démographique entre l'Est de région, plus jeune et l'Ouest plus âgé.....	11
1.4 - Les seniors et l'accès aux équipements dans les espaces moins denses.....	13
1.5 - La perte d'autonomie chez les seniors.....	15
<b>2 - La mobilité des seniors.....</b>	<b>16</b>
2.1 - Méthodologie.....	16
2.2 - Une évolution des comportements de mobilité dès le passage à la retraite.....	19
2.2.1 - Des seniors moins mobiles que le reste de la population.....	19
2.2.2 - Une continuité des activités autres que celles liées au travail chez les seniors.....	21
2.2.3 - La marche à pied : un mode de transport privilégié chez les seniors.....	23
2.2.4 - Des déplacements plus courts et moins longs chez les seniors.....	25
2.2.5 - Les seniors privilégient les déplacements aux heures creuses.....	27
2.3 - Des pratiques de mobilité qui diffèrent au sein de la classe des seniors.....	28
2.3.1 - Une génération des baby-boomer qui reste attachée à l'usage de la voiture.....	28
2.3.2 - Une évolution des pratiques de mobilité plus importante chez les femmes seniors.....	29
2.4 - Une mobilité plus contrainte chez les seniors dans les espaces périurbains et ruraux.....	31
2.4.1 - Les seniors se déplacent moins en milieu rural.....	31
2.4.2 - Un recours à la voiture moins important chez les seniors par rapport au reste de la population notamment en milieu rural.	32
2.4.3 - Distances parcourues et temps passés.....	33
<b>3 - La mobilité des seniors : un enjeu majeur pour les pouvoirs publics.....</b>	<b>35</b>
3.1 - La mobilité des seniors : un enjeu de santé publique.....	35
3.2 - Isolement des seniors et renoncement à la mobilité.....	37
3.3 - Des mobilités différenciées selon la densité du milieu.....	39
3.4 - D'autres facteurs sociodémographiques à l'origine d'inégalités face à la mobilité.....	40
3.5 - Un enjeu d'aménagement de l'espace public : insécurité routière et accessibilité.....	41
3.6 - Un enjeu de stratégie résidentielle pour les politiques locales de l'habitat.....	42
<b>4 - Panorama de solutions mobilité adaptées aux besoins des seniors.....</b>	<b>43</b>
4.1 - Mieux informer les seniors sur les offres existantes.....	43
4.2 - Promouvoir l'usage des modes actifs : un levier de préservation de leur santé.....	43
4.3 - Aider les seniors à retrouver le chemin des transports collectifs.....	44
4.4 - Faciliter l'accès aux services.....	45
<b>5 - Focus-groupes sur les alternatives à l'usage de la voiture chez les seniors</b>	<b>46</b>
5.1 - Un focus-groupe : le principe.....	46
5.2 - Des pistes de réflexion pour l'enquête qualitative.....	46
5.3 - Quel sujet retenu.....	46
5.4 - Combien de focus-groupes et quelle organisation ?.....	47

5.5 - Recrutement des participants.....	47
5.6 - Proposition de déroulé du focus-groupe.....	47

# Table des illustrations

Taux d'accroissement naturel 2019 dans les départements de Bourgogne-Franche-Comté.....	10
Structure fonctionnelle générale de la région Bourgogne-Franche-Comté.....	12
Part des moins de 25 ans et des plus de 65 ans dans la population totale de la région.....	13
Temps d'accès plus longs aux équipements destinés aux seniors dans les communes très peu denses.....	14
Enquêtes ménages déplacements sur le territoire de la région Bourgogne-Franche-Comté depuis 2009.....	17
Comparaison des chiffres de mobilité et des taux d'immobiles par classe d'âge (et selon l'enquête).....	20
Motorisation des ménages et possession du permis de conduire (moyenne sur les 5 enquêtes).....	28
Motorisation des ménages et possession du permis de conduire (moyenne sur les 5 enquêtes).....	29
Temps consacré aux déplacements et distance parcourue quotidiennement selon l'âge et le sexe.....	30
Mobilité selon la typologie urbaine définie à façon.....	31
Part modale selon la typologie urbaine définie à façon.....	32
Motorisation des ménages selon la typologie urbaine définie à façon.....	33
Temps consacré aux déplacements et distance parcourue quotidiennement selon la typologie urbaine définie à façon.....	34
Gênes pour se déplacer déclarées par un panel de seniors.....	35
Motorisation du ménage d'appartenance et possession du permis de conduire en moyenne sur les 5 EMD selon leur mobilité.....	38
Part modale selon la densité du milieu.....	39

## Introduction générale

Avec l'arrivée massive de la **génération des baby-boomers à l'âge de la retraite** et l'allongement de l'espérance de vie, le **vieillissement de la population va s'accroître et ainsi devenir un des défis majeurs de l'action publique** pour les années à venir. Cet enjeu est d'autant plus prégnant sur les territoires sur le chemin de la déprise démographique à l'instar de la région Bourgogne-Franche-Comté ou du quart nord-est de la France.

Sur ces territoires en particulier, les pouvoirs publics sont amenés à réfléchir sur la question de la mobilité des personnes âgées et des moyens à mettre en œuvre pour satisfaire leurs besoins et maintenir leur qualité de vie.

Dans la suite de ce rapport, le terme de seniors désigne les personnes âgées de 65 ans et plus. Ce seuil de 65 ans a été choisi, car il correspond à l'âge du départ à la retraite et ainsi à une évolution remarquable des pratiques de mobilité due notamment à la disparition des déplacements liés au travail.

Dans cette classe des 65 ans et plus, deux sous-classes sont distinguées :

- **Les jeunes retraités de 65 à 74 ans**, plutôt en bonne santé
- **Les personnes de plus de 75 ans** pour lesquelles les conséquences du vieillissement commencent à apparaître.

Dans ce rapport, après avoir précisé quelques éléments de contexte local de la situation de la région Bourgogne-Franche-Comté face au vieillissement de la population (partie 1), des éléments de diagnostic sur les pratiques de mobilité de la population des seniors de Bourgogne-Franche-Comté sont présentés à travers l'exploitation des dernières enquêtes ménages déplacements réalisées dans la région (partie 2), à savoir Puisaye-Forterre (2012), Creusot-Montceau (2011), Chalon (2013), Dijon (2016) et Besançon (2018).

À noter que les résultats présentés ne couvrent pas l'intégralité du territoire d'études. En outre, les enquêtes ménages déplacements ne s'intéressent qu'aux personnes vivant en logement ordinaire. Les personnes vivant en institution sont exclues du champ de l'étude. Toutefois, la vie à domicile demeure le mode de vie majoritaire des seniors : on estime que la population des seniors vivant en institution représente seulement 4 % des hommes et 7 % des femmes en France d'après les données Insee (recensement de la population 2016 (exploitation complémentaire)).

Il s'agira ensuite d'identifier les enjeux en matière de mobilité des seniors (partie 3) et de présenter un panorama non exhaustif des solutions mobilité adaptées aux seniors (partie 4). Enfin, le rapport conclut par une proposition d'enquête qualitative à mettre en place pour approfondir la connaissance de la mobilité des seniors (partie 5).

# 1 - Vieillesse de la population : un enjeu de plus en plus prégnant pour la région

Dans cette première partie, est présentée la situation du territoire de Bourgogne-Franche-Comté face au vieillissement de la population et ses spécificités vis-à-vis du reste du territoire national. Cette partie a été élaborée partir des publications du recensement de la population INSEE et d'autres publications des agences d'urbanisme présentes sur le territoire.

## 1.1 - Une région sur le chemin de la déprise démographique

Concentrant 4,4 % de la population nationale et grande par sa superficie (9 % du territoire métropolitain), la région Bourgogne-Franche-Comté est la **troisième région la moins densément peuplée** de France métropolitaine avec une densité moyenne de 59 habitants au km<sup>2</sup> soit deux fois moins densément peuplée que la moyenne métropolitaine<sup>1</sup>. Dans certains secteurs, la densité de population ne dépasse pas les 30 habitants au km<sup>2</sup>. La région concentre seulement 0,4 % de communes dites densément peuplées contre 1,4 % au niveau national. À l'inverse 48,7 % des communes sont dites « très peu denses » contre 34,3 % au niveau national.

**Surface du territoire de la région Bourgogne-Franche-Comté selon le type de communes**

	Densité	Surface du territoire selon le type de communes (en%)			
		Communes densément peuplées**	Communes de densité intermédiaire**	Communes peu denses**	Communes très peu denses**
France métropolitaine	105 km <sup>2</sup>	1,4 %	8,0 %	56,3 %	34,3 %
Bourgogne-Franche-Comté	59 km <sup>2</sup>	0,4 %	4,4 %	46,5 %	48,7%
Rang de la Bourgogne-Franche-Comté (sur 13)	3*	12	12	11	2

Source : INSEE, Recensement de la population 2012

\* Classement de la région la moins densément peuplée à la plus densément peuplée

\*\* Grille communale de densité utilisée par l'INSEE et définie en 2011 par Eurostat permettant de comparer le degré d'urbanisation des pays européens

Depuis 2015, le solde naturel (différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période) est négatif : **les décès l'emportant sur les naissances.**

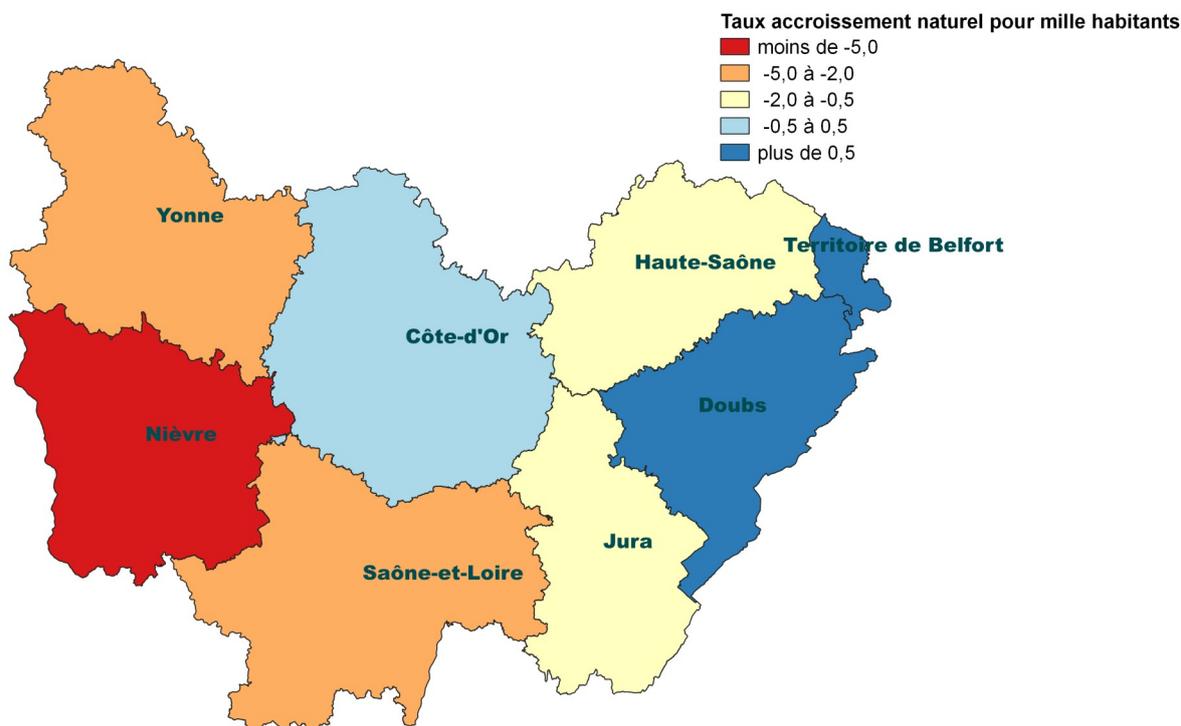
La région Bourgogne-Franche-Comté souffrant en outre d'un **déficit migratoire** depuis une dizaine d'années, elle perd ainsi de ce fait des habitants : à hauteur de 1 300 habitants en moyenne chaque année depuis 2007<sup>2</sup>.

**Le taux d'accroissement naturel de la région se dégrade** (-1% pour la région contre +2,1 % pour la France). Il est en particulier négatif pour les départements à l'ouest de la région : la Nièvre, l'Yonne et la Saône-et-Loire. Il reste positif sur les départements à l'est : la Côte d'Or, le Territoire de Belfort et une partie du Doubs.

1 INSEE Dossier Bourgogne-Franche-Comté Portrait de la Bourgogne-Franche-Comté n°2 avril 2016

2 INSEE Dossier Bourgogne-Franche-Comté Portrait de la Bourgogne-Franche-Comté n°2 avril 2016

## Taux d'accroissement naturel 2019 dans les départements de Bourgogne-Franche-Comté



Note de lecture : Dans la Nièvre, le taux d'accroissement naturel est négatif, ce qui signifie que les décès sont plus nombreux que les naissances. Le déficit naturel y est de -7,3 %, ce qui signifie qu'il contribue à la baisse de la population du département à hauteur de 7,3 habitants pour mille habitants.

Source : Insee, État civil, Recensements de la population, estimations de population; Réalisation : Cerema Centre Est, avril 2021

## 1.2 - Un rythme de vieillissement légèrement plus rapide sur la région qu'à l'échelle nationale

Avec un **taux de personnes âgées de 65 ans et plus de 20 %**, la région se situe 2 points au-dessus du niveau national. La région se place ainsi à la **cinquième place des régions pour sa part des 65 ans et plus et concentre ainsi 5 % des 65 ans et plus du territoire métropolitain**.

Le vieillissement de la population s'installe et va s'accroître en raison de l'arrivée aux âges de forte mortalité de la génération des baby-boomers, née après la seconde guerre mondiale, entre 1946 et 1974. Parallèlement à cela, les femmes en âge de procréer seront de moins en moins nombreuses.

Ce vieillissement sera plus prononcé en Bourgogne-Franche-Comté qu'au niveau national : **la part de seniors (65 ans ou plus) atteindra près de 30 % en 2050** et sera supérieure de 3 points à la moyenne métropolitaine d'après les projections INSEE<sup>3</sup>. Toutefois, en comparaison avec le reste du territoire national, le vieillissement de la région tiendra davantage à la diminution du nombre d'habitants de moins de 65 ans qu'à la progression du nombre de seniors, qui sera parmi les plus faibles de France. Ce phénomène s'appelle la géronto-décroissance : une diminution du nombre de personnes âgées mais un pourcentage

3 INSEE Analyses Bourgogne-Franche-Comté Projections de population à l'horizon 2050 : faible croissance et vieillissement accentué n°15 Juin 2017

des personnes âgées dans la population plus prononcé.

Les départements les plus touchés seront la Haute-Saône, la Saône-et-Loire et surtout la Nièvre où les seniors représenteraient 37 % de la population en 2050.

Le taux de vieillissement est plus important lorsque l'on s'éloigne des centres urbains. Les projections du vieillissement de la population faite par l'INSEE mettent en évidence une accentuation de ce phénomène d'autant plus important que l'on se trouve en zone rurale

Par ailleurs, actuellement déjà surreprésentée dans la classe des 75 ans et plus, la proportion de femmes dans cette classe d'âge par rapport aux hommes va s'accroître avec le vieillissement de la population (les femmes vivant plus longtemps en moyenne que les hommes).

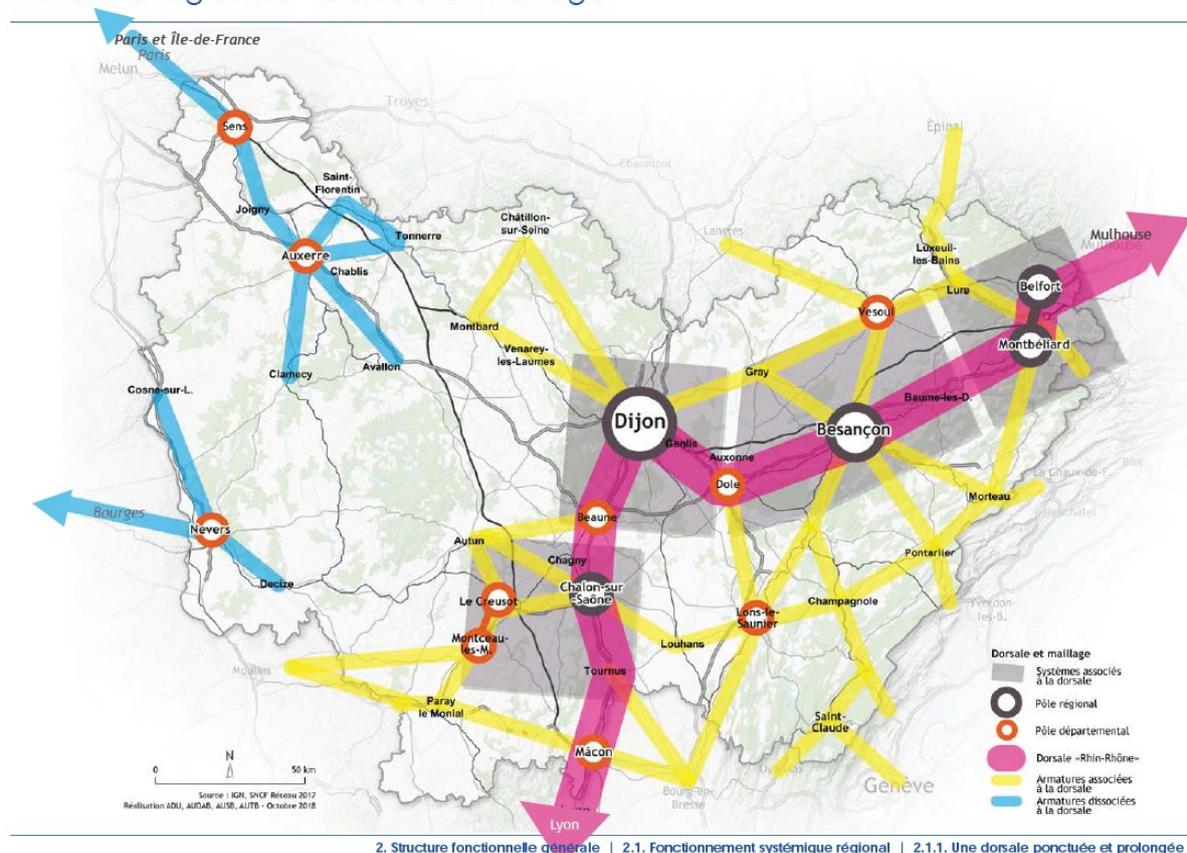
### 1.3 - Un clivage démographique entre l'Est de région, plus jeune et l'Ouest plus âgé

La région Bourgogne-Franche-Comté est marquée notamment par un **clivage démographique Est-Ouest** :

- **La partie Est** de la région présente un profil très spécifique, du fait de l'**attractivité exercée par les pôles d'emploi suisses très proches**. Cette partie Est s'appuie notamment sur un arc urbain allant de Chalon-sur-Saône à Belfort constitué de 7 aires urbaines peu distantes et connectées par de grandes infrastructures : Chalon-sur-Saône, Beaune, Dijon, Dole, Besançon, Montbéliard et Belfort.
- **Une grande partie de l'Ouest** de la région, **très peu densément peuplée, est confrontée aux enjeux liés à « l'hyper-ruralité »** : enclavement géographique, vieillissement de la population, faibles ressources financières, manque d'équipements et de services... Sur cette partie Ouest, on constate toutefois des pôles d'attractivité. Ces derniers restent très peu connectés entre eux et plutôt ouverts sur de grands espaces métropolitains, extérieurs à la région :
  - Nevers, isolée par la barrière naturelle que constitue le massif du Morvan, est tournée vers Moulins ;
  - Sens se positionne dans l'aire d'influence de Paris ;
  - Auxerre fonctionne de manière autonome et est isolée du cœur urbain de la région.

## Structure fonctionnelle générale de la région Bourgogne-Franche-Comté

### Armature régionale - Dorsale et maillage



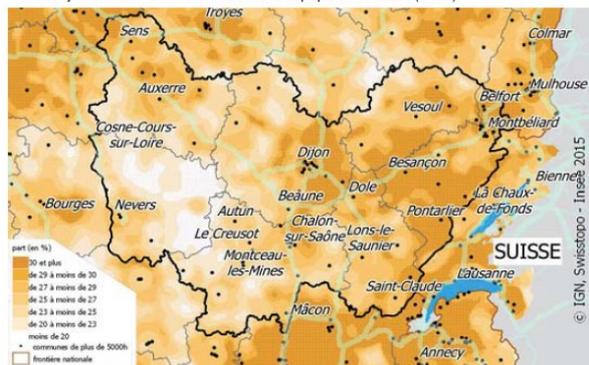
2. Structure fonctionnelle générale | 2.1. Fonctionnement systémique régional | 2.1.1. Une dorsale ponctuée et prolongée

Source : Agence d'urbanisme Sud Bourgogne, *Toile territoriale régionale Bourgogne-Franche-Comté*, <http://www.audab.org/files/missions/toile-territoriale-190228-bd.pdf>

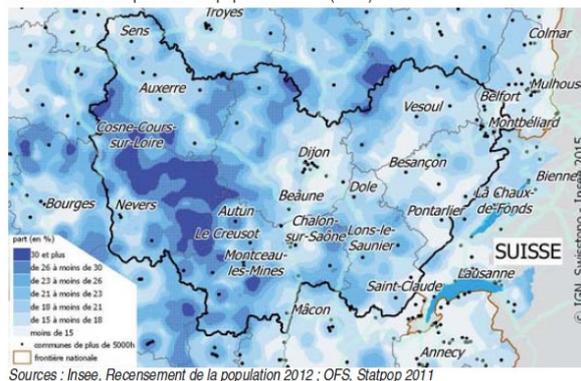
L'Est, formé par cet arc, se situe dans une dynamique démographique positive contrairement à l'Ouest de la région. Le rythme de croissance démographique de l'arc urbain est trois fois supérieur au reste du territoire régional. Aussi, sur la partie Ouest de la région, la part des 65 ans et plus dépasse les 30 % sur certains espaces comme le montrent les cartes ci-dessous.

## Part des moins de 25 ans et des plus de 65 ans dans la population totale de la région

Part des jeunes de moins de 25 ans dans la population totale (en %)



Part des 65 ans et plus dans la population totale (en %)



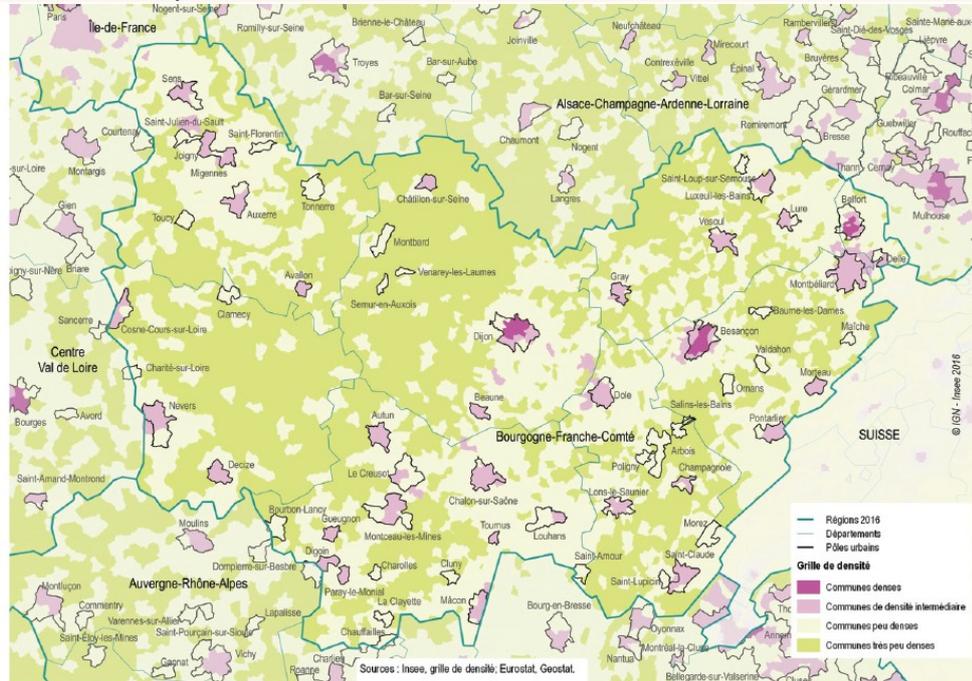
Source : INSEE Dossier Bourgogne-Franche-Comté, Portrait de la Bourgogne-Franche-Comté, n°2 Avril 2016

## 1.4 - Les seniors et l'accès aux équipements dans les espaces moins denses

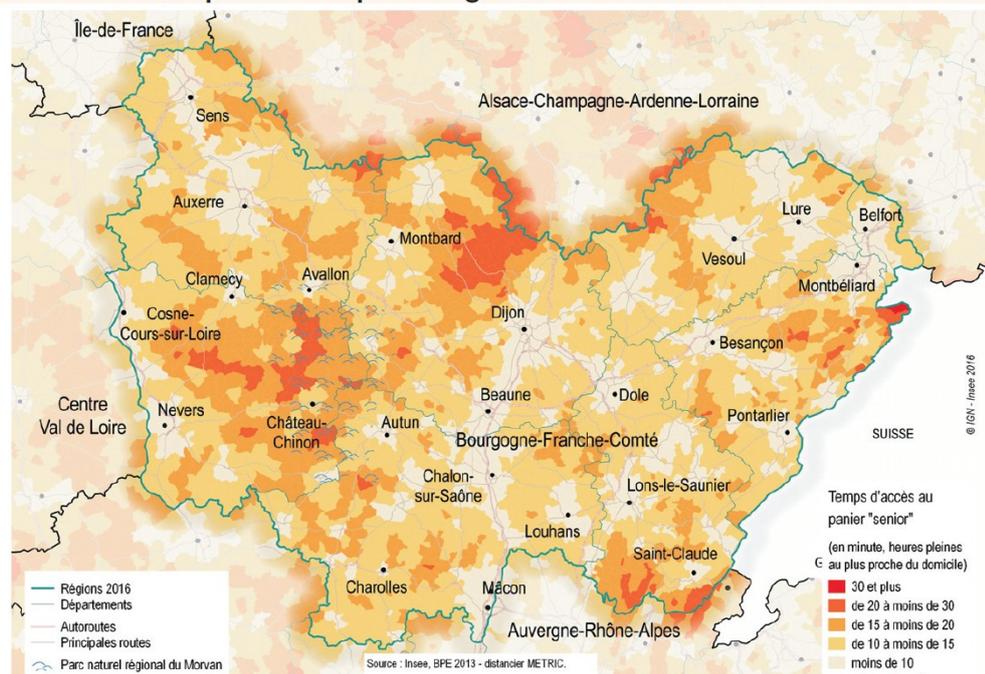
Dans les espaces moins denses, les temps d'accès aux équipements de la vie courante et plus particulièrement ceux destinés aux seniors sont plus longs. En effet, comme le montre les deux cartes ci-dessous, dans les communes denses et de densité intermédiaire, le temps d'accès aux équipements destinés aux seniors est de moins de 10 minutes alors que, **dans les zones très peu denses comme le Châtillonnais ou le Le Morvan, ces temps d'accès peuvent atteindre jusqu'à 20 à 30 minutes.**

## Temps d'accès plus longs aux équipements destinés aux seniors dans les communes très peu denses

### 1 Une armature urbaine composée de communes à densité intermédiaire



### 5 Seniors : des temps d'accès plus longs dans le Châtillonnais et le Morvan



Source : INSEE Analyses Bourgogne-Franche-Comté, La Bourgogne-Franche-Comté, des services qui restent accessibles dans une région peu dense, n°01 Janvier 2016

NB : Le panier senior se compose des urgences, médecins omnipraticiens, cardiologues, infirmiers, masseurs kinésithérapeutes, pharmacies, laboratoires d'analyses médicales, magasins d'optique, hébergements, soins à domicile et services d'aide pour personnes âgées, bassins de natation, boulodromes, tennis, plateaux extérieurs ou salles multisports, cinémas.

## 1.5 - La perte d'autonomie chez les seniors

Dans les mêmes proportions qu'en moyenne en France, la majorité des personnes âgées de Bourgogne-Franche-Comté vivent à domicile (plus de 90 % de la population) et font face à des problèmes fonctionnels engendrant une perte d'autonomie. La perte d'autonomie augmente avec l'âge. On estime que **la perte d'autonomie en France touche 14 %<sup>4</sup> des personnes à domicile âgées de 75 ans ou plus**, contre très peu des 60 à 74 ans. Les **troubles moteurs** affectent 35 % des 75 ans ou plus, les **problèmes sensoriels** touchent 12 % des 75 ans ou plus et les **problèmes cognitifs** concernent 8 % des personnes âgées. Ces affections touchent les femmes et les hommes de manière différente : les hommes sont davantage touchés par les problèmes auditifs alors que les femmes souffrent davantage de troubles moteurs<sup>5</sup>.

4 Drees, *Enquête Vie Quotidienne et Santé 2014*

5 INSEE Flash, *La perte d'autonomie touche 14 % des personnes âgées vivant à domicile, juin 2018*

## 2 - La mobilité des seniors

Dans cette partie, sont présentés des éléments de diagnostic sur les pratiques de mobilité de la population des seniors de Bourgogne-Franche-Comté, issus de l'exploitation des dernières enquêtes ménages déplacements réalisées dans la région.

### 2.1 - Méthodologie

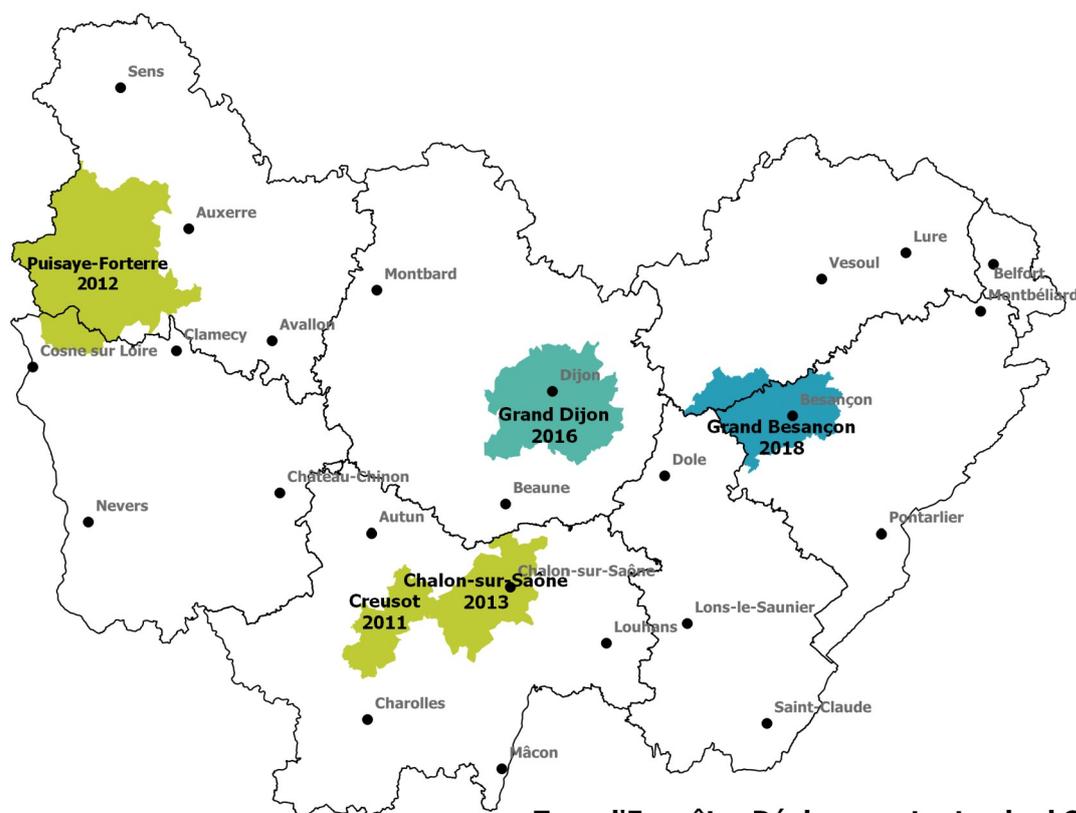
Il est proposé d'analyser les cinq dernières enquêtes ménages déplacements standard Cerema réalisées sur le territoire de la région Bourgogne-Franche-Comté :

- Enquête Déplacement Territoire Rural de Puisaye-Forterre réalisée entre janvier et avril 2012 (**EDTR Puisaye-Forterre 2012**)
- Enquête Déplacements Ville Moyenne de la Communauté Urbaine de Creusot-Montceau réalisée entre octobre et décembre 2011 (**EDVM Creusot-Montceau 2011**)
- Enquête Déplacements Ville Moyenne de la Communauté d'Agglomération de Chalon Val de Bourgogne réalisée entre octobre et décembre 2013 (**EDVM Chalon 2013**)
- Enquête Déplacement Grand Territoire Grand Dijon réalisée entre décembre 2015 et mars 2016 (EDGT Grand Dijon 2016)
- Enquête Déplacement du Grand Besançon réalisée entre novembre 2017 et février 2018 (**ED Grand Besançon 2018**).

Ces enquêtes reposent sur une méthode dite « standard » assurant ainsi la comparabilité des données dans le temps et l'espace et permettent de connaître les pratiques de déplacements des habitants de l'aire d'étude, quel que soit le mode de transport utilisé.

A noter que pour l'EDTR Puisaye-Forterre 2012, l'EDVM Creusot-Montceau 2011 et l'EDVM Chalon 2013, seules les personnes de 11 ans et plus ont été enquêtées alors que pour l'EDGT Grand Dijon 2016 et l'ED Grand Besançon 2018, les personnes ont été enquêtées sur leurs déplacements à partir de 5 ans. Aussi, afin de s'assurer de la comparabilité des enquêtes les moins de 11 ans ont été exclus dans l'exploitation de ces deux dernières enquêtes.

## Enquêtes ménages déplacements sur le territoire de la région Bourgogne-Franche-Comté depuis 2009



### Type d'Enquêtes Déplacements standard Certu

#### depuis 2018 :

■ Enquête Mobilité Certifiée Cerema "EMC<sup>2</sup>"

#### avant 2018 :

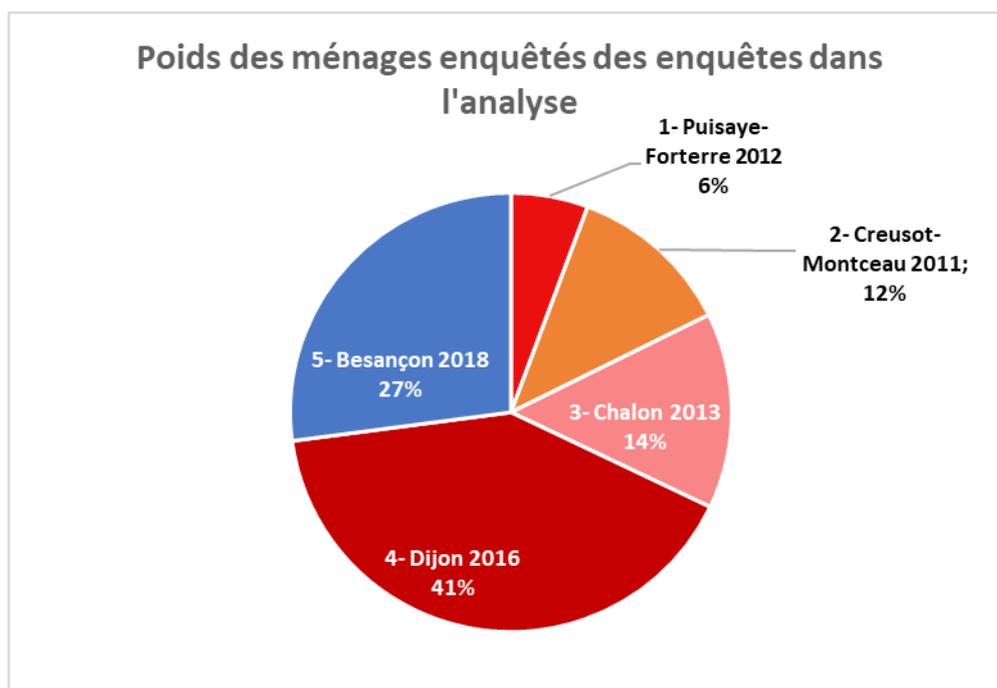
■ Enquête Déplacements Grands Territoires "EDGT"

■ Enquête Déplacements Villes Moyennes "EDVM"  
(ou autre enquête réalisée uniquement au téléphone)

Source : Enquêtes ménages déplacements

Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

Au total, après redressement des données, les cinq enquêtes permettent d'approcher les pratiques de mobilité de 358 668 ménages et 659 169 personnes âgées de plus de 11 ans sur le secteur défini ci-dessus (cf carte), soit près d'**un tiers de la population de 11 ans et plus de Bourgogne-Franche-Comté**. Ces enquêtes ne couvrent toutefois que **10,5 % du territoire de la région Bourgogne-Franche-Comté** et notamment très peu les territoires les plus ruraux.



Source : Enquêtes ménages déplacements  
Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

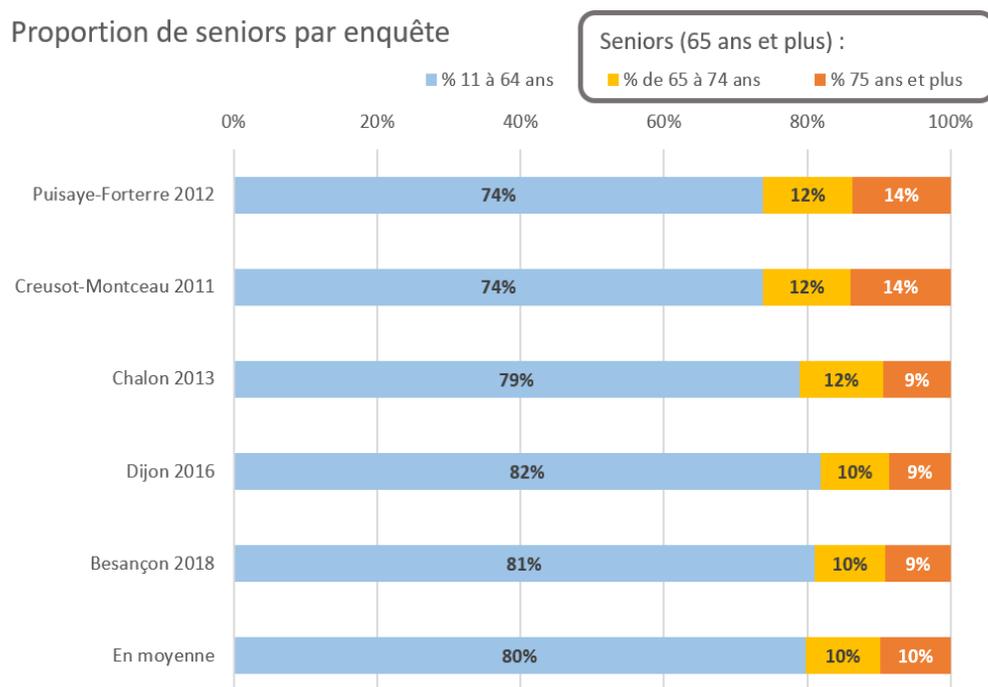
La méthodologie standard des enquêtes ménages-déplacements **permet de caractériser précisément la mobilité d'un jour moyen de semaine** (du lundi au vendredi) **des résidents d'un territoire**. Les déplacements du week-end, les déplacements touristiques et plus généralement les déplacements vers l'aire d'étude provenant de personnes extérieures sont exclus.

Dans la suite du rapport, afin de caractériser les particularités de la mobilité des seniors, **trois classes d'âge** ont été distinguées :

- **Les personnes âgées de 11 ans à 64 ans, qui constituent la classe de non seniors**
- **Les jeunes retraités de 65 à 74 ans, qui constituent la classe inférieure des seniors**
- **Les personnes âgées de plus de 75 ans, qui constituent la classe supérieure des seniors**

Par la suite, le terme de seniors inclura la classe des jeunes retraités de 65 à 74 ans et celle des plus de 75 ans.

Les personnes enquêtées se répartissent comme suit par classe d'âge et par enquête :



Source : Enquêtes ménages déplacements  
Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

**La part des seniors représente au total 20% de la population enquêtée** ce qui correspond également au poids des plus de 65 ans dans la région Bourgogne-Franche-Comté (cf données INSEE de la partie précédente). A noter que la part des seniors est plus importante sur les enquêtes de EDTR Puisaye-Forterre 2012, EDVM Creusot-Montceau 2011 et EDVM Chalon 2013 qui correspondent à des territoires plus ruraux que Besançon et Dijon.

## 2.2 - Une évolution des comportements de mobilité dès le passage à la retraite

Dans cette partie, la classe des non seniors de 11 à 64 ans est comparée aux seniors (soit les personnes âgées de plus de 65 ans).

### 2.2.1 - Des seniors moins mobiles que le reste de la population

En moyenne, **les seniors effectuent 2,8 déplacements par jour contre 4 déplacements par jour pour le reste de la population enquêtée**. Les seniors se déplacent moins que le reste de la population et ce constat est le même pour l'ensemble des cinq enquêtes ménages déplacements, avec une diminution encore plus marquée pour l'EDTR de Puisaye-Forterre qui correspond au territoire le plus rural.

### Comparaison des chiffres de mobilité et des taux d'immobiles par classe d'âge (et selon l'enquête)

	Mobilité (nombre de déplacements par jour)			
	11 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus	Seniors (65 ans et plus)
Puisaye-Forterre 2012	3,3	2,2	1,1	1,6
Creusot-Montceau 2011	3,9	3,0	2,3	2,6
Chalon 2013	4,4	3,6	2,7	3,2
Dijon 2016	4,0	3,3	2,2	2,7
Besançon 2018	4,1	3,4	2,5	3,0
<b>Total</b>	<b>4,0</b>	<b>3,2</b>	<b>2,2</b>	<b>2,8</b>
	Mobilité hors immobiles (nombre de déplacements par jour hors personnes ne sortant pas de leur domicile)			
	11 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus	Seniors (65 ans et plus)
Puisaye-Forterre 2012	3,8	3,3	2,5	3,0
Creusot-Montceau 2011	4,3	3,6	3,2	3,4
Chalon 2013	4,7	4,2	3,5	3,9
Dijon 2016	4,3	3,9	3,2	3,6
Besançon 2018	4,4	4,2	3,5	3,9
<b>Total</b>	<b>4,3</b>	<b>4,0</b>	<b>3,3</b>	<b>3,7</b>
	Taux d'immobiles (% des personnes ne sortant pas de chez eux un jour donné)			
	11 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus	Seniors (65 ans et plus)
Puisaye-Forterre 2012	11%	35%	57%	46%
Creusot-Montceau 2011	7%	15%	28%	22%
Chalon 2013	6%	16%	23%	19%
Dijon 2016	6%	16%	31%	23%
Besançon 2018	7%	19%	31%	25%
<b>Total</b>	<b>7%</b>	<b>18%</b>	<b>32%</b>	<b>25%</b>

Source : Enquêtes ménages déplacements  
Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

Deux éléments expliquent la baisse de la mobilité chez les seniors par rapport au reste de la population : **le taux élevé d'immobiles chez les seniors et la diminution de la mobilité hors immobiles.**

En effet, d'une part, on constate une part importante du nombre d'immobiles chez les seniors. En moyenne, un quart des seniors ne quitte pas leur domicile un jour donné contre seulement 7 % d'immobiles chez les 11-64 ans. Cette part est d'ailleurs très importante sur l'EDTR Puisaye Forterre où un senior sur deux ne quitte pas son domicile un jour donné. D'autre part, si on exclut les personnes immobiles (personnes ne sortant pas un jour donné de leur domicile), les seniors mobiles font également moins de déplacements que le reste de la population mobile : 3,7 déplacements par jour chez les seniors mobiles contre 4,3 déplacements par jour chez les non seniors mobiles.

En outre, on constate, en particulier, **une chute notable de la mobilité chez les plus de 75 ans** : on passe de 3,2 déplacements par jour chez les 65-74 ans à 2,2 déplacements par jour chez les plus de 75 ans et d'un taux d'immobiles de 32 % chez les plus de 75 ans contre 18 % chez les 65-74 ans.

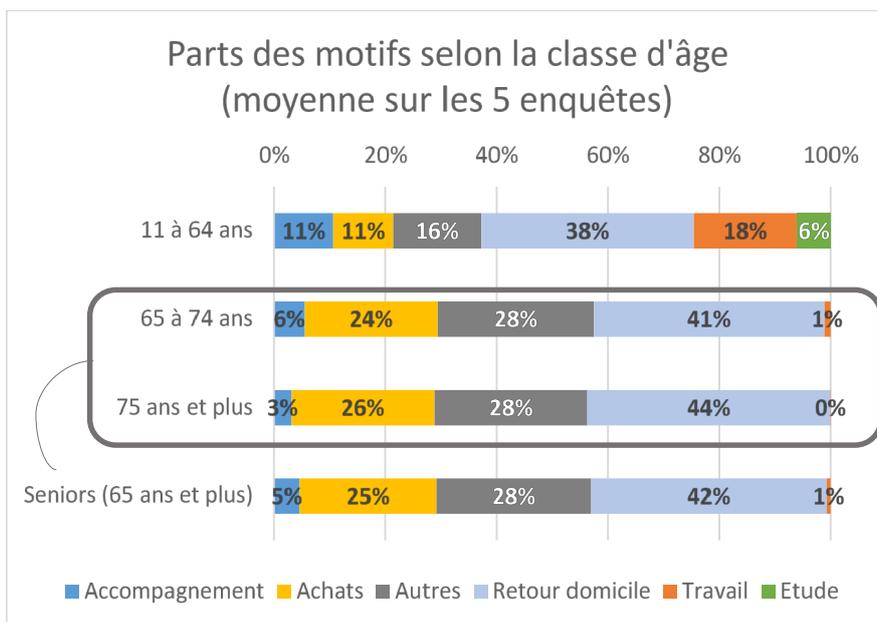
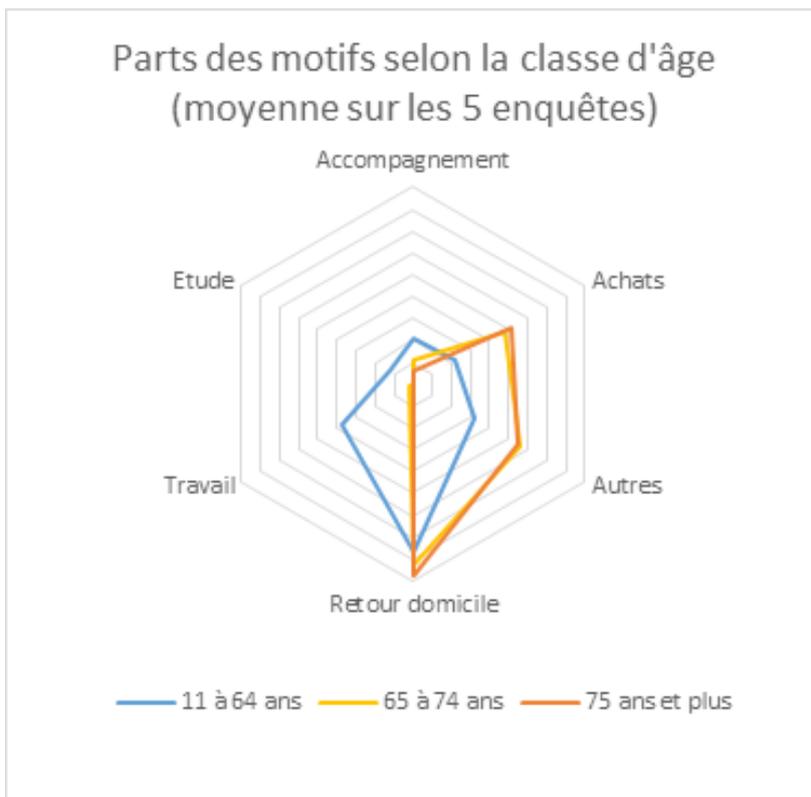
#### Éléments de contexte national

La diminution de la mobilité et le taux élevé d'immobiles chez les seniors ont également été observés dans les enquêtes ménages déplacements des autres territoires en France (environ 30% des 65 ans et plus ne sortent pas de chez eux un jour donnée). Sur une semaine complète, 14 % des 75-84 ans et 30 % des 85 ans et plus ne sortent pas de chez eux (source ENTD)

Source : Dossier CERTU, *Les seniors : un enjeu pour les politiques de déplacements*, n°260, Octobre 2012

### 2.2.2 - Une continuité des activités autres que celles liées au travail chez les seniors

Les déplacements des seniors sont davantage dirigés vers des motifs achats et autres motifs (santé, loisirs,...) qui représentent **la moitié des motifs** contre un peu moins de 30% chez les 11-64 ans.

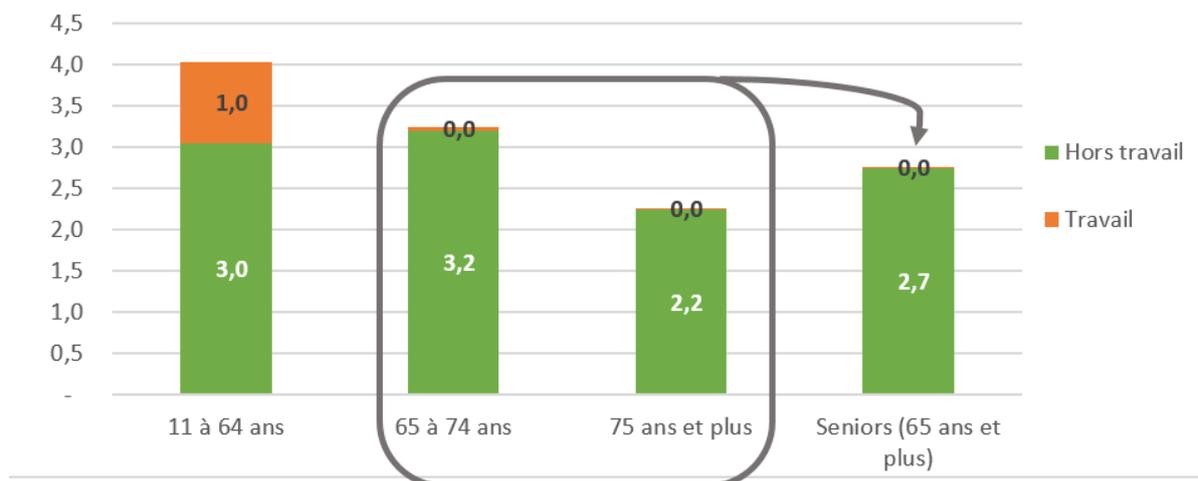


Source : Enquêtes ménages déplacements  
 Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

**Si on exclut les activités liées au travail et aux études, on constate qu'en moyenne le nombre d'activités effectuées par les seniors reste quasi-équivalent à ceux réalisées par les non seniors : 2,7 déplacements par jour pour les seniors contre 3 déplacements par jour chez les moins de 65 ans. Seule l'EDTR Puisaye-Forterre présente une chute significative de la mobilité hors activités liées au travail (-0,9 déplacement).**

Toutefois, **pour les plus de 75 ans, on note une réelle baisse des activités hors celles liées au travail** (mobilité hors activités liées au travail de 2,2).

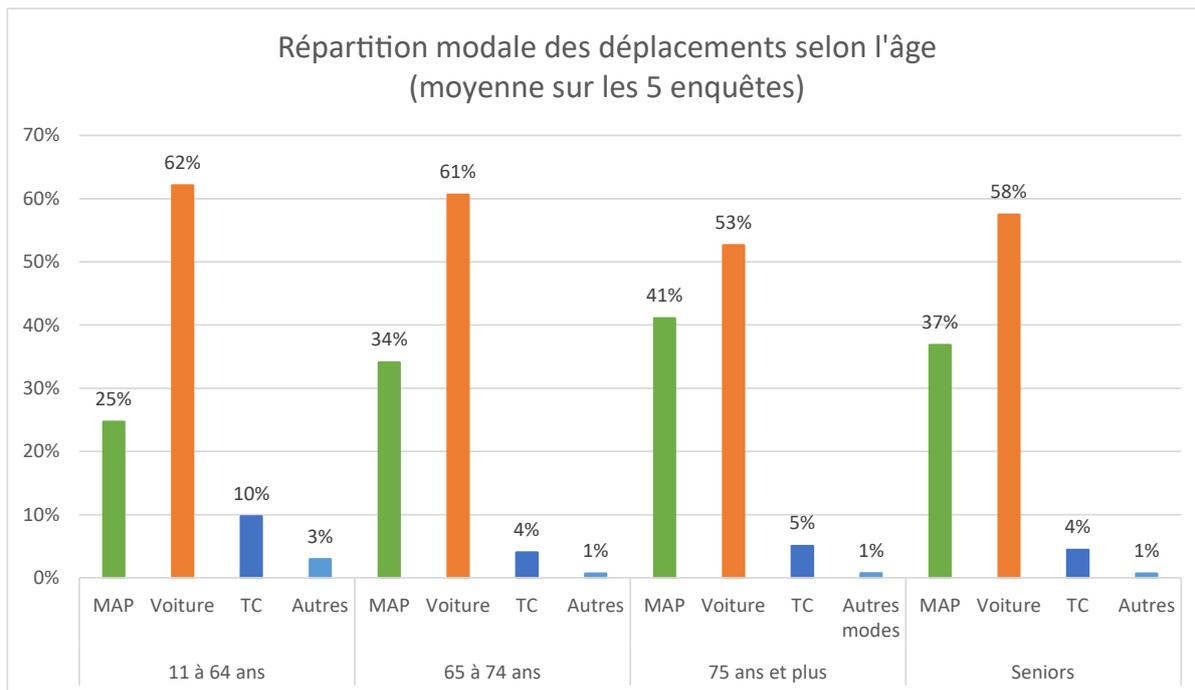
Nombre de déplacements quotidiens par personne et par activité selon l'âge (moyenne sur les 5 enquêtes)



Source : Enquêtes ménages déplacements  
Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

### 2.2.3 - La marche à pied : un mode de transport privilégié chez les seniors

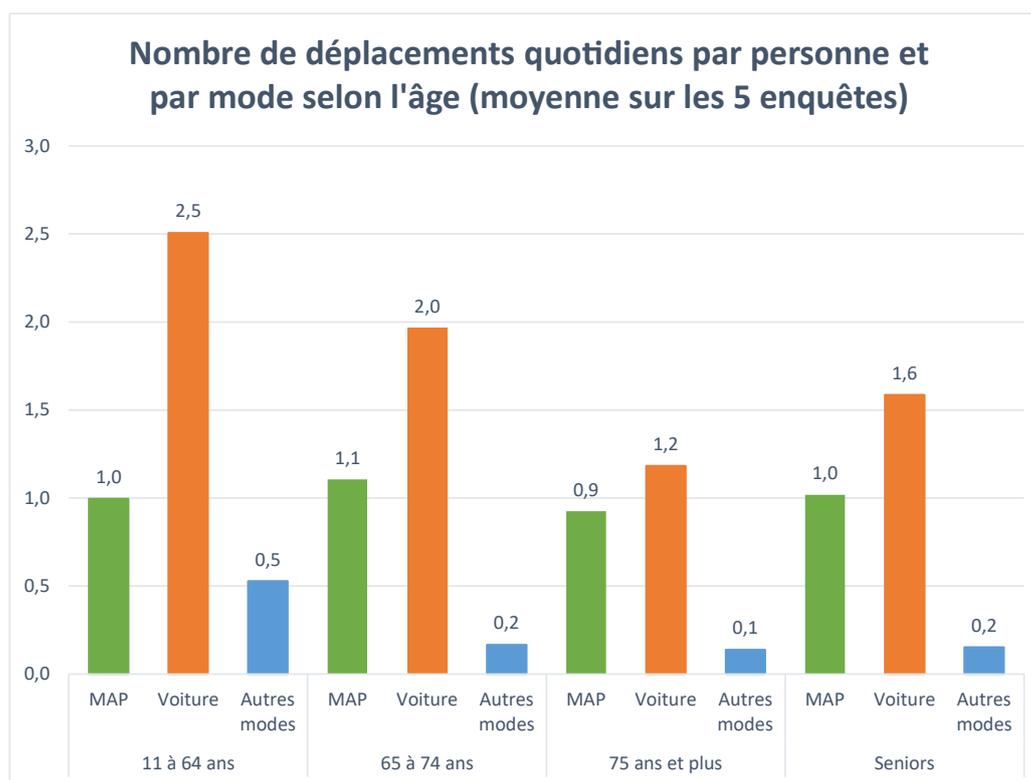
Alors que ce mode représente 25 % des déplacements chez les 11-64 ans, la marche à pied atteint une part de **37 % chez les seniors**. La **part modale voiture diminue légèrement** avec l'âge mais reste quand même le mode de transport majoritaire chez les seniors représentant 58 % de part modale. Les seniors ont également moins recours aux transports en commun par rapport au reste de la population.



Source : Enquêtes ménages déplacements  
Réalisation : Cerema Centre Est, mai 2021

Toutefois, lorsqu'on regarde le nombre de déplacements effectués à pied en absolu, les **seniors font en moyenne autant de déplacements à pied par jour que les non-seniors** : en moyenne 1 déplacement par jour comme le montre le graphique ci-dessous. Par contre, le nombre de déplacements effectués en voiture, quant à lui, diminue considérablement : on passe de 2,5 déplacements par jour en voiture chez les 11-64 ans à 1,6 déplacements par jour en voiture chez les seniors.

Aussi, la hausse de la part modale marche à pied chez les seniors est lié notamment à une diminution du nombre de déplacements effectués en voiture chez les seniors. Cette diminution du nombre de déplacements en voiture chez les seniors peut expliquer d'une part par l'arrêt des activités liées au travail qui se font majoritairement en voiture (car activités contraintes et déplacements souvent plus longs en distance) et d'autre part par une possession du permis moins importante chez les seniors (87 % de détenteur de permis chez les 18-64 ans contre 83 % de détenteur du permis chez les seniors).



Source : Enquêtes ménages déplacements

Réalisation : Cerema Centre Est, mai 2021

### Éléments de contexte national

Selon l'ENTD 2008, la marche à pied est également un mode de transport privilégié chez les seniors avec une part modale de 22% pour l'ensemble de la population contre 30% pour les 65-74 ans et 40% les plus de 75 ans. L'usage des transports en commun reste également faible chez les seniors. D'après un sondage TNS Sofres, pour 70% de seniors qui n'utilisent pas les TC, les principales raisons sont le maillage insuffisant du réseau (45%) et le manque d'accessibilité (23%).

Source : Dossier CERTU, Les seniors : un enjeu pour les politiques de déplacements, n°260, Octobre 2012

## 2.2.4 - Des déplacements plus courts et moins longs chez les seniors

**Les durées quotidiennes de déplacements et les distances parcourues se réduisent avec l'âge.**

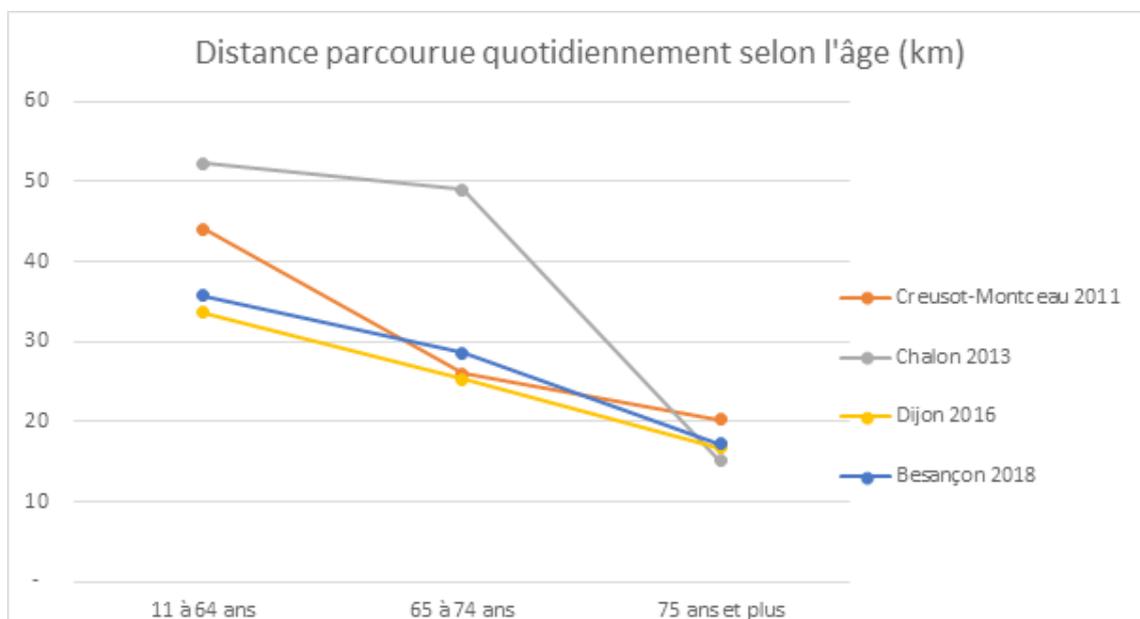
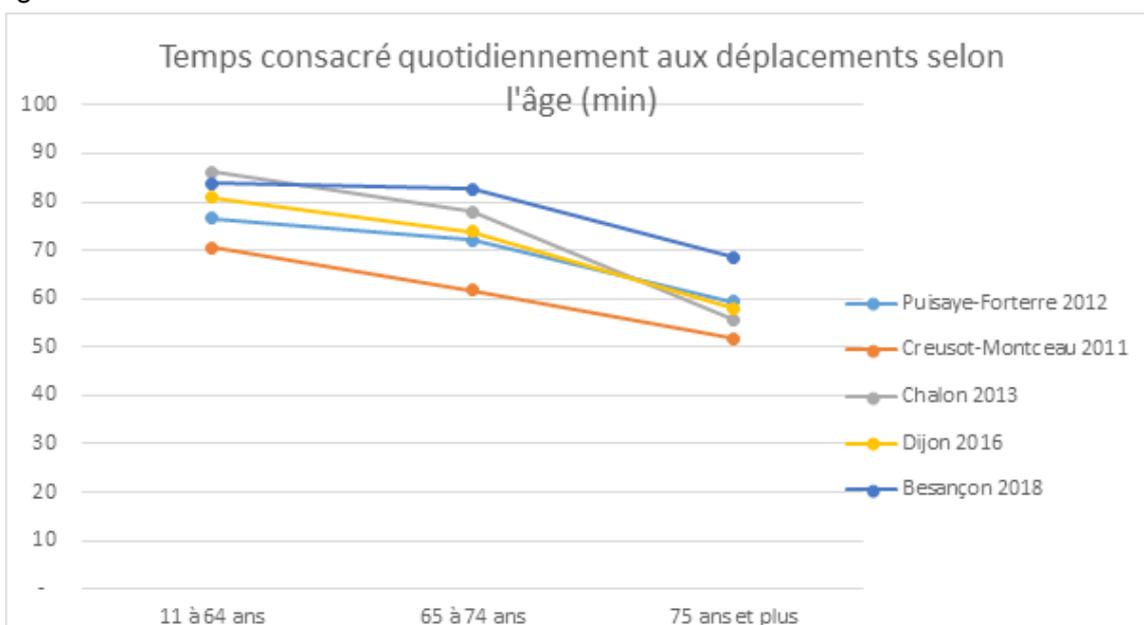
Le temps consacré quotidiennement aux déplacements par les seniors est nettement inférieur par rapport au reste de la population : -7 minutes par jour pour les 65-74 ans et -22 minutes chez les plus de 75 ans. La durée moyenne d'un déplacement reste, quant à elle, stable avec l'avancée dans l'âge aux alentours de 18 minutes.

De même, la distance consacrée quotidiennement aux déplacements par les seniors est nettement inférieure par rapport au reste de la population : -8 km chez les 65-74 ans et -20 km chez les plus de 75 ans. La distance moyenne d'un déplacement passant de 8,6 km chez les 11-64 ans à 6,5 km chez les seniors montre que les seniors privilégient les

déplacements de proximité.

Cette diminution des durées quotidiennes de déplacements et des distances parcourues s'explique notamment par le fait que les seniors font moins de déplacements et qu'ils font plus proportionnellement de déplacements à pied.

Cette baisse des durées quotidiennes et des distances parcourues est particulièrement marquée à partir de 75 ans et plus, les jeunes retraités conservant quant à eux un programme d'activités soutenues.



Source : Enquêtes ménages déplacements  
 Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

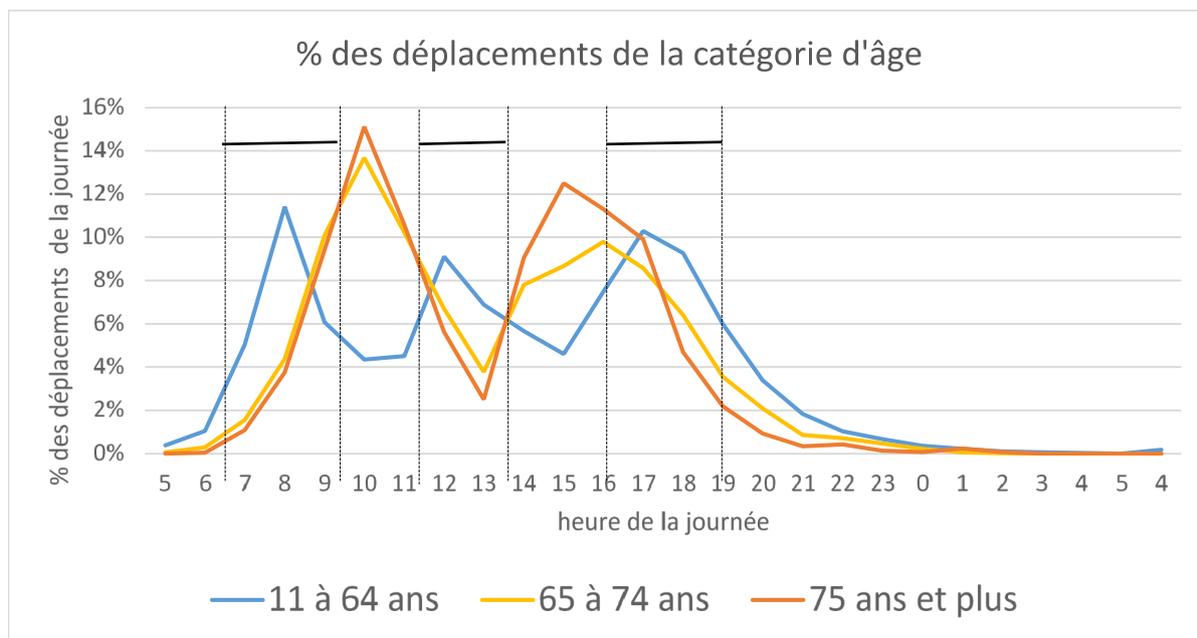
### Éléments de contexte national

Ce constat de diminution des durées quotidiennes de déplacements et des distances parcourues est également vérifié dans les autres enquêtes ménages standard au niveau national : de l'ordre de 80 à 90 minutes à 40 ans, le budget temps consacré aux déplacements se réduit à une heure à 65 ans, à trois quarts d'heure à 75 ans. De même, l'aire des déplacements se réduit avec l'âge : les 65-74 ans et les plus de 75 ans font respectivement deux et quatre fois moins de distances parcourues que le reste de la population.

Source : Dossier CERTU, Les seniors : un enjeu pour les politiques de déplacements, n°260, Octobre 2012

## 2.2.5 - Les seniors privilégient les déplacements aux heures creuses

Libérés des contraintes professionnelles, **les seniors se déplacent davantage aux heures creuses**, évitant ainsi les heures de pointe du matin, du midi et du soir. Le graphique suivant montre bien les pics de déplacement sont atteints en décalé chez les seniors en dehors des heures de pointe (à la fois pour la classe des 65-74 ans et celle des plus de 75 ans).



Source : Enquêtes ménages déplacements  
 Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

## 2.3 - Des pratiques de mobilité qui diffèrent au sein de la classe des seniors

### 2.3.1 - Une génération des baby-boomer qui reste attachée à l'usage de la voiture

L'usage de la voiture (en tant que passager ou conducteur) reste élevé chez les 65-74 ans : 61% chez les 65-74 ans contre 62% chez les moins de 65 ans. Une réelle diminution de la part modale voiture est constatée pour les personnes âgées de plus de 75 ans (53%).

La classe des baby-boomers 65-74 ans, qui a connu l'avènement de la voiture, reste attachée à l'usage de la voiture au détriment des modes alternatifs tel que la marche et les transports en commun.

La **motorisation** des ménages composés d'au moins une personne âgée de 65 à 74 ans reste élevée (1,2) alors que la motorisation des ménages composés d'au moins une personne de plus de 75 ans diminue (0,8).

Outre une motorisation élevée, les jeunes retraités sont également davantage détenteur du permis de conduire que la classe des plus de 75 ans (89% contre 78%).

#### **Motorisation des ménages et possession du permis de conduire (moyenne sur les 5 enquêtes)**

	Ménage sans personne de 65 à 74 ans	Ménage avec au moins une personne de 65 à 74 ans	Ménage sans personne de 75 ans et plus	Ménage avec au moins une personne de 75 ans et plus
Taux de motorisation	1,3	1,2	1,3	0,8
% de ménages sans voiture	18%	11%	14%	33%

	% possession permis de conduire			
	18 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus	Seniors (65 ans et plus)
Total	<b>87%</b>	<b>89%</b>	<b>78%</b>	<b>83%</b>

Source : Enquêtes ménages déplacements  
Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

#### **Éléments de contexte national**

*L'ENTD montre une augmentation de l'usage de la voiture assez marquée chez les seniors. Alors que la part modale de la voiture est passée de 63 % en 1994 à 65 % en 2008 pour l'ensemble de la population, cette part a cru de 58 à 62 % pour les personnes*

### Éléments de contexte national

de 65 à 74 ans. Et pour les plus de 75 ans, la voiture est devenue le principal mode de déplacement, passant de 33 % en 1994 à 51 % en 2008.

Source : Dossier CERTU, Les seniors : un enjeu pour les politiques de déplacements, n°260, Octobre 2012

## 2.3.2 - Une évolution des pratiques de mobilité plus importante chez les femmes seniors

**Le poids des femmes dans la part d'immobiles chez les seniors est considérable.** Alors que chez les moins de 65 ans, le taux d'immobile ne varie pas selon le genre (7 % quel que soit le sexe), il n'en est pas de même chez les seniors : 30 % des femmes seniors ne se déplacent pas un jour donné contre 18 % chez les hommes seniors.

En outre, le genre ne joue pas beaucoup sur la part modale de la voiture chez les moins de 65 ans (part modale plutôt stable allant de 64 % chez les hommes à 61%) chez les femmes non seniors). Cependant, **pour les plus de 65 ans, le genre influe plus fortement avec une part modale voiture** allant de 62% chez les hommes contre 54% chez les femmes. Cela s'explique notamment par le fait que les femmes seniors sont moins détentrices du permis de conduire que les hommes seniors (66% contre 82% chez les non seniors).

### Motorisation des ménages et possession du permis de conduire (moyenne sur les 5 enquêtes)

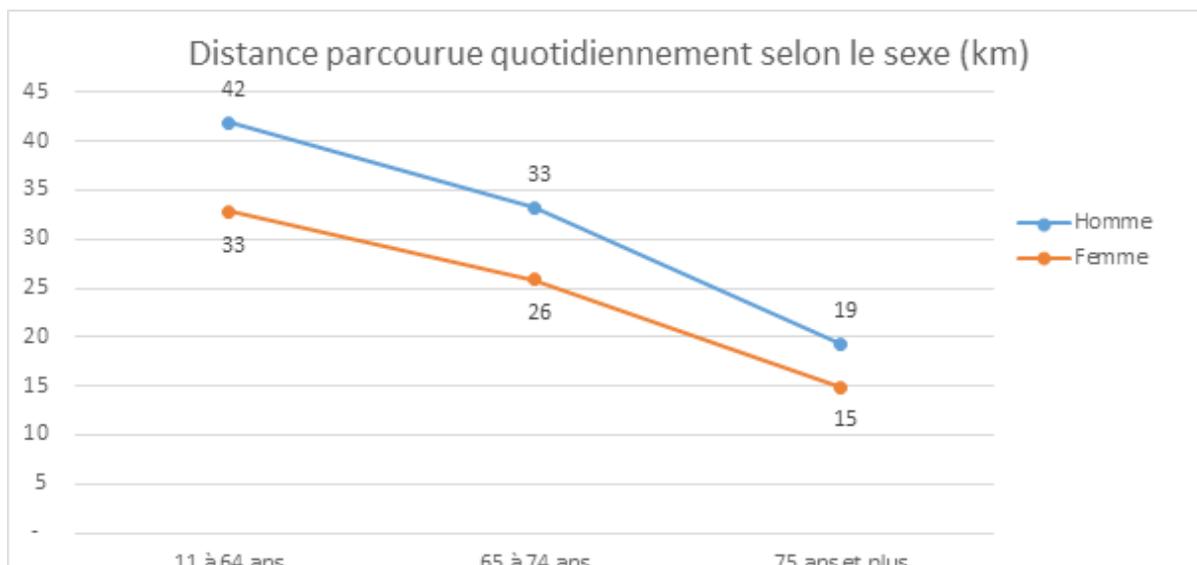
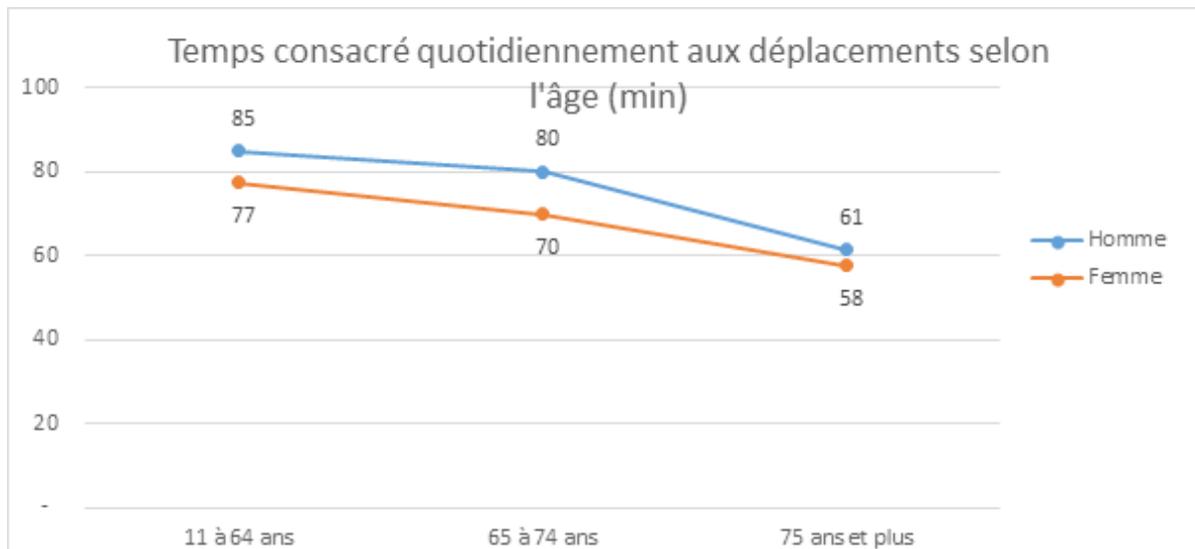
	Mobilité		Taux d'immobile		Part modale voiture		Permis de conduire	
	11 à 64 ans	Seniors (65 ans et plus)	11 à 64 ans	Seniors (65 ans et plus)	11 à 64 ans	Seniors (65 ans et plus)	11 à 64 ans	Seniors (65 ans et plus)
Homme	3,9	3,1	7%	18%	64%	62%	97%	96%
Femme	4,1	2,5	7%	30%	61%	54%	82%	66%

Source : Enquêtes ménages déplacements

Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

De manière générale (quel que soit l'âge), **les femmes consacrent un peu moins de temps quotidiennement aux déplacements que les hommes. De plus, elles parcourent moins de distances par jour que les hommes.** Toutefois **les écarts homme-femme se réduisent lorsqu'on regarde la classe des 75 ans et plus** où on constate un écart homme-femme de seulement 3 min sur le temps consacré aux déplacements et de 3 km sur la distance parcourue quotidiennement.

**Temps consacré aux déplacements et distance parcourue quotidiennement selon l'âge et le sexe**



Source : Enquêtes ménages déplacements  
 Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

## 2.4 - Une mobilité plus contrainte chez les seniors dans les espaces périurbains et ruraux

### Point méthodologique

Pour ce paragraphe 2.4, une classification a été définie afin de comparer les données entre les zones denses et moins denses.

Cette classification ville centre/périurbain /communes rurales a été réalisée de la manière suivante :

1. Ville centre = périmètre de la ville centre de l'enquête. Par exemple, pour l'EDGT du Grand Dijon, la ville centre est la ville de Dijon
2. Villes périphériques = les villes hors ville centre appartenant à l'agglomération de la ville centre. Par exemple, pour l'EDGT du Grand Dijon, a été assimilée à villes périphériques l'ensemble des villes appartenant à l'agglomération de Dijon Métropole
3. Communes rurales = les communes ne faisant pas partie de l'agglomération de la ville centre. Pour l'EDGT du Grand Dijon, il s'agira de toutes les communes en dehors du périmètre de Dijon Métropole. A noter que pour l'enquête de Puisaye-Forterre au vu du caractère rural du territoire et de l'absence d'agglomération, l'ensemble du territoire a été classé en « communes rurales ».

### 2.4.1 - Les seniors se déplacent moins en milieu rural

Alors que la typologie urbaine joue peu sur la mobilité des moins de 65 ans (mobilité aux alentours de 4 quelle que soit la typologie urbaine), **on constate que chez les seniors la mobilité varie (de 2,9 à 2,2 déplacements par jour) avec une mobilité particulièrement faible et un taux d'immobile élevé en zone rurale.**

#### Mobilité selon la typologie urbaine définie à façon

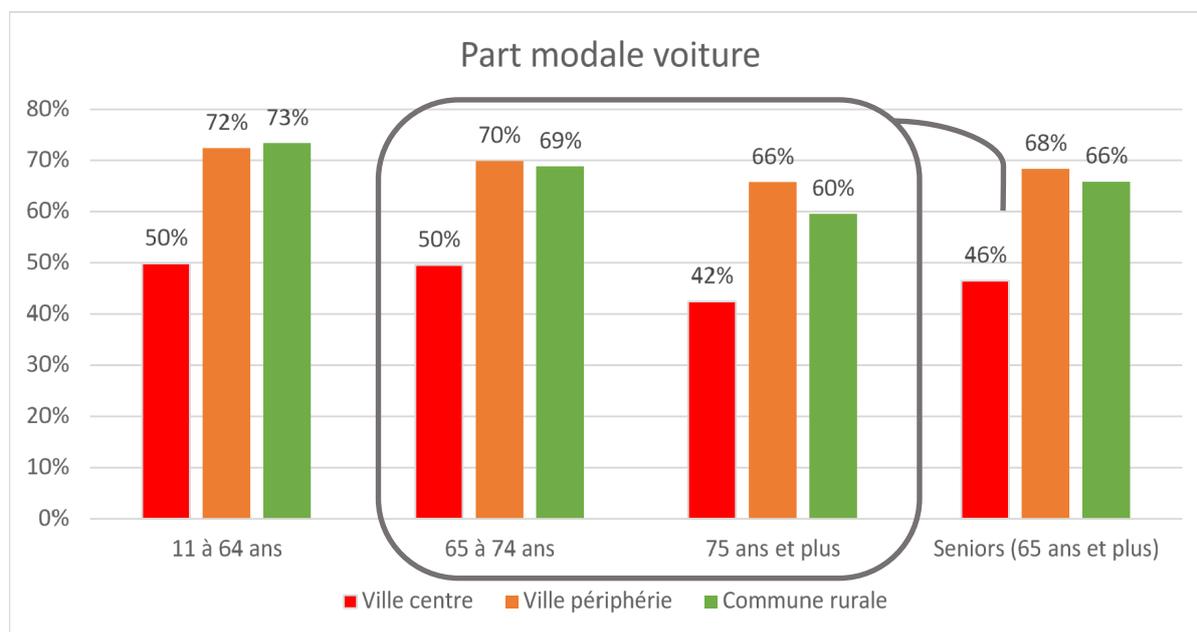
	Mobilité		Taux d'immobile	
	11 à 64 ans	Seniors (65 ans et plus)	11 à 64 ans	Seniors (65 ans et plus)
Ville centre	4,0	<b>2,8</b>	7%	23%
Ville périphérique	4,1	<b>2,9</b>	7%	22%
Commune rurale	4,0	<b>2,2</b>	7%	34%

Source : Enquêtes ménages déplacements  
Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

## 2.4.2 - Un recours à la voiture moins important chez les seniors par rapport au reste de la population notamment en milieu rural

De manière générale, on constate que les seniors (et notamment les plus de 75 ans) ont moins recours à l'usage de la voiture pour se déplacer que le reste de la population. En milieu rural, la baisse de la part modale voiture chez les seniors (et notamment chez les plus de 75 ans) par rapport au reste de la population est plus importante : **– 4 points de part modale voiture dans la ville centre et périphérie contre – 7 points en zone rurale** (on passe de 73 % à 66 % de part modale voiture).

### Part modale selon la typologie urbaine définie à façon



Source : Enquêtes ménages déplacements  
Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

Concernant la motorisation, dans les villes centre, celle-ci est équivalente entre les ménages composés d'au moins un senior et les ménages ne possédant pas de personnes de plus de 65 ans. Dans les villes centre, la motorisation se situe au alentour d'une voiture par ménage quel que soit le type de ménage. Par contre, **en périphérie et zone rurale, on constate de réels écarts de motorisation entre les ménages avec au moins une personne âgée de plus de 75 ans** (où la motorisation reste au alentour de 1) **et les ménages sans personne âgée de plus de 75 ans** (1,6 véhicules par ménage dans 'ville périphérie' et 1,8 véhicules par ménage dans 'commune rurale').

**Motorisation des ménages selon la typologie urbaine définie à façon**

	Taux de motorisation		% sans voiture	
	Ménage sans personne de 65 à 74 ans	Ménage avec au moins une personne de 65 à 74 ans	Ménage sans personne de 65 à 74 ans	Ménage avec au moins une personne de 65 à 74 ans
Ville centre	1,0	1,0	27%	19%
Ville périphérie	1,6	1,4	9%	6%
Commune rurale	1,7	1,5	6%	4%

	Taux de motorisation		% sans voiture	
	Ménage sans personne de 75 ans et plus	Ménage avec au moins une personne de 75 ans et plus	Ménage sans personne de 75 ans et plus	Ménage avec au moins une personne de 75 ans et plus
Ville centre	1,0	0,7	23%	42%
Ville périphérie	<b>1,6</b>	<b>1,0</b>	6%	21%
Commune rurale	<b>1,8</b>	<b>1,0</b>	2%	25%

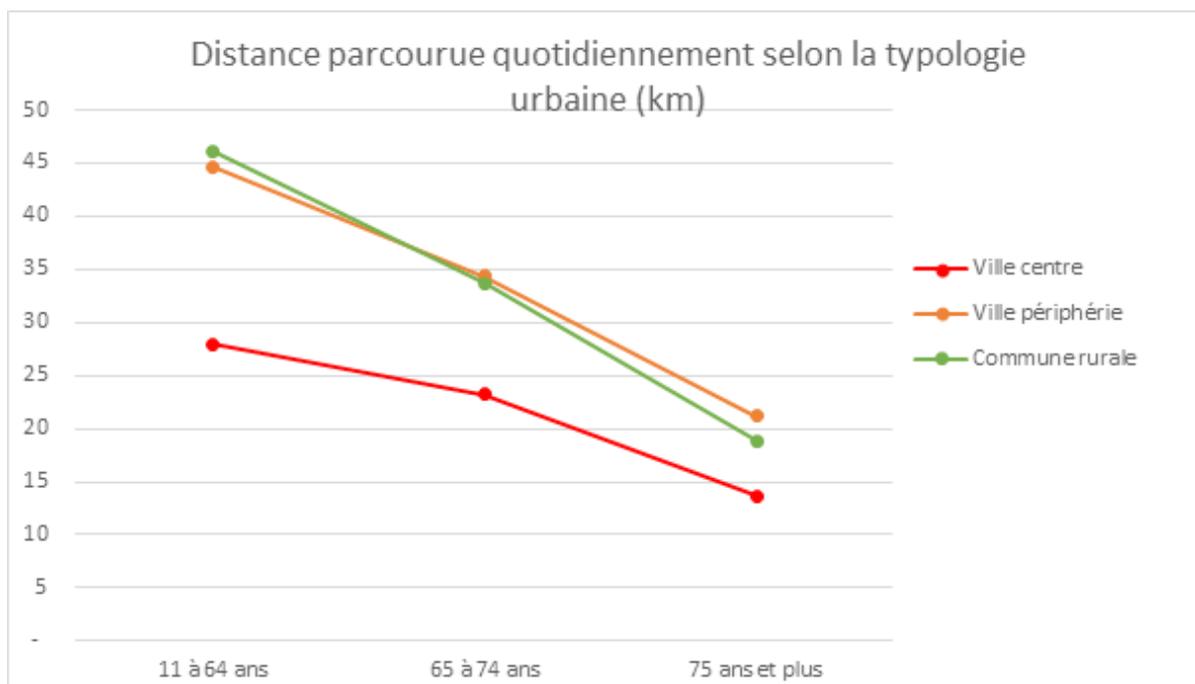
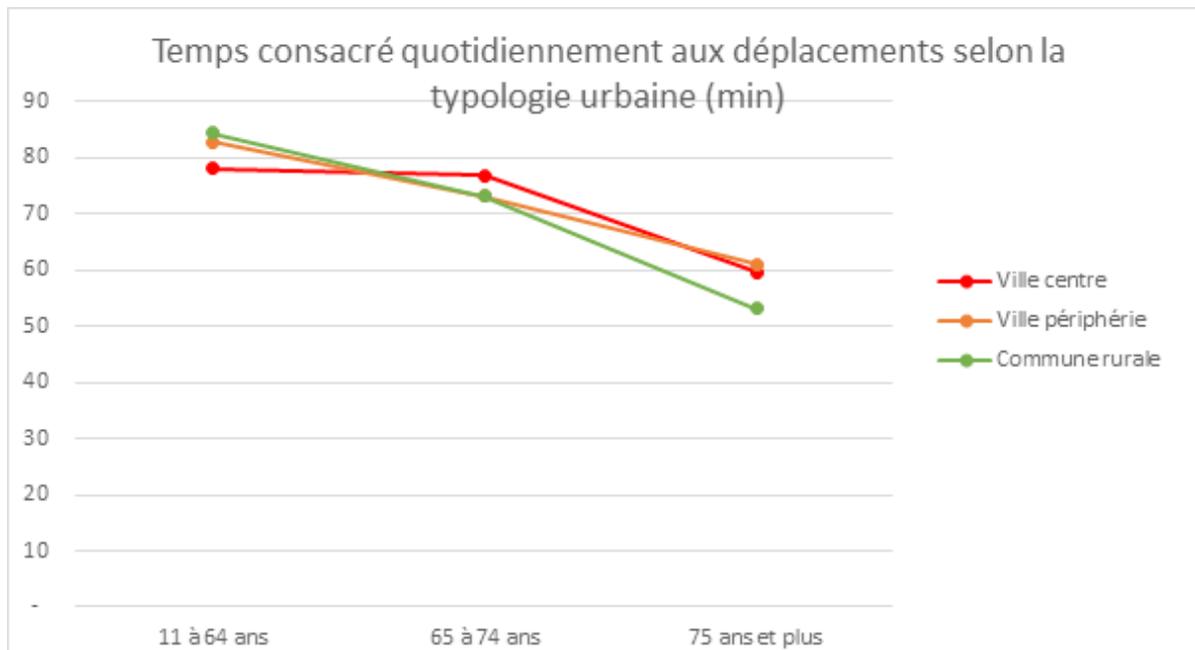
Source : Enquêtes ménages déplacements  
Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

**2.4.3 - Distances parcourues et temps passés**

**Le temps accordé aux déplacements varie peu en fonction de la typologie urbaine aussi bien chez les seniors que chez les non seniors.**

Les distances quotidiennes parcourues sont, quant à elle, plus importantes dans les zones périurbaines et rurales que dans la ville centre. Ceci s'explique par la possibilité à l'extérieur des villes centre de parcourir en voiture plus de km en un temps donné. On notera toutefois que les différences de distances quotidiennes parcourues s'atténuent pour les plus de 75 ans compte tenu d'une utilisation de la marche à pied bien plus importante en absolu.

**Temps consacré aux déplacements et distance parcourue quotidiennement selon la typologie urbaine définie à façon**



Source : Enquêtes ménages déplacements  
 Réalisation : Cerema Centre Est, janvier 2020

### 3 - La mobilité des seniors : un enjeu majeur pour les pouvoirs publics

Cette partie vise à définir en quoi la mobilité des seniors est un enjeu majeur pour la puissance publique.

#### 3.1 - La mobilité des seniors : un enjeu de santé publique

L'usage des modes actifs de déplacement tel que la **marche** ou le **vélo** contribue à la pratique d'une activité physique bénéfique pour la santé de tous, et notamment des seniors en concourant notamment au maintien de leurs capacités intellectuelles et cognitives. Toutefois, l'enquête ENT-D 2008<sup>6</sup> révèle que la marche et l'usage des 2 roues sont les gênes pour se déplacer les plus souvent citées par les seniors (quel que soit l'âge du senior).

##### Gênes pour se déplacer déclarées par un panel de seniors

Gênes pour se déplacer déclarées (ENTD 2008, exploitation Auxilia)			
Base 10 420 individus	60 à 64 ans	65 à 74 ans	plus de 75 ans
Pourcentages d'individus déclarant une gêne pour se déplacer	8 %	16 %	44 %
Nombre moyen de gênes par individu (parmi ceux déclarant une gêne au moins)	2,21	2,34	2,69
<b>Répartition des gênes</b>			
Marcher 	24 %	25 %	25 %
Rouler à deux-roues 	21 %	20 %	18 %
Monter / descendre d'une voiture 	13 %	13 %	14 %
Rester longtemps assis 	15 %	13 %	10 %
Maîtrise du véhicule 	10 %	9 %	11 %
Accès station ou quai 	8 %	9 %	9 %
Demander un renseignement 	2 %	2 %	2 %
Utiliser une billetterie automatique 	3 %	3 %	4 %
Lire un plan / horaire 	3 %	3 %	3 %
Composter un billet 	0 %	1 %	1 %
Se diriger vers une gare ou une station 	2 %	3 %	3 %

Source : ENT-D 2008 panel de de 5 000 à 10 000 personnes âgées de 60 ans et plus. Exploitation Auxilia

6 ENT-D 2008 panel de de 5 000 à 10 000 personnes âgées de 60 ans et plus. Exploitation Auxilia

Dans la région Bourgogne-Franche-Comté, comme le montre l'analyse des enquêtes ménages déplacements sur le territoire enquêté, la marche reste un mode de transport privilégié par les seniors, avec 37% de part modale. Elle offre une certaine flexibilité qui se prête bien aux activités quotidiennes. La marche est également un mode incontournable de complément de parcours (par exemple vers ou depuis l'arrêt de bus, un parking relais...). Dernier mode disponible lorsque l'autonomie (notamment motorisée) diminue ou disparaît, la qualité de l'espace public conditionne grandement son utilisation.

Quant à l'usage du vélo, la part du vélo sur les enquêtes ménage déplacements du périmètre enquêté reste faible (1%) par rapport à la moyenne du territoire national autant chez les seniors que dans le reste de la population (3,2% des 65-74 ans pratiquent le vélo en mode principal<sup>7</sup>). A noter toutefois que la forme physique, plus que l'insécurité supposée du mode vélo, est le premier frein à sa pratique d'après le club des Villes cyclables. En effet, 46% des 65 et 74 ans n'ayant pas recours au vélo pour se déplacer l'expliquent par une forme physique insuffisante. Ce taux augmente avec l'âge atteignant 62% après 75 ans<sup>8</sup>.

En maintenant une activité physique via sa façon de se déplacer, cela contribue au recul de l'entrée dans l'âge de la **dépendance**. En France, la grille nationale AGGIR (Autonomie Gérontologie Groupes Iso-Ressources) est un outil qui permet d'évaluer le degré de dépendance d'une personne. La grille AGGIR mesure les capacités de la personne âgée en perte d'autonomie à accomplir 10 activités corporelles et mentales, dites discriminantes (faire sa toilette, s'habiller et se déshabiller, se servir et manger, se lever et se coucher, etc.), et 7 activités domestiques et sociales, dites illustratives (gérer ses affaires, son budget et ses biens, reconnaître la valeur monétaire des pièces et des billets, etc.). Les niveaux de dépendance de la grille AGGIR sont ensuite classés en 6 groupes dits « iso-ressources » (GIR) : la classe GIR 1 correspond au degré de dépendance le plus élevé alors que les classes GIR 5 et 6 correspondent à des personnes quasi-autonomes ou autonomes.

D'après la classification de la grille AGGIR, la dépendance reste faible jusqu'à 75 ans puis, elle se renforce au-delà de 90 ans : 42 % des plus de 90 ans souffrent d'une perte d'autonomie relevant des GIR 1 à 4 contre seulement 8 % des 70-79 ans<sup>9</sup>.

Le vieillissement de la population déjà à l'œuvre et qui s'accroîtra dans les décennies à venir, conduit inexorablement à une augmentation du nombre de personnes dépendantes. D'après les projections du modèle Destinie<sup>10</sup> (modèle démographique économique et social de trajectoires individuelles simulées), le nombre de personnes dépendantes augmenterait de 50 % entre 2000 et 2040 pour atteindre alors 1,2 millions de personnes dépendantes en France.

Au-delà d'une question de santé, la dépendance des seniors est aussi un **enjeu économique**. La dépendance est prise en charge en partie par des prestations sociales comme l'allocation personnalisée d'autonomie (APA), versée par les conseils départementaux (les niveaux GIR de 1 à 4 ouvrent droit à l'APA). L'enveloppe de l'APA augmenterait ainsi au même rythme que l'augmentation du nombre de personnes dépendantes soit 50% à minima d'ici 2040 hors inflation et en supposant une stabilité de la durée de vie en dépendance.

Dans un contexte de contraintes budgétaires croissantes, les départements, en première ligne des allocations liées à la dépendance, doivent se saisir de la question.

7 ENTD 2008

8 Club des Villes cyclables. URL : <http://www.villes-cyclables.org/>

9 Trillard, A., *Mission au profit du Président de la République, relative à la prévention de la dépendance des personnes âgées*, Présidence de la République, juin 2011

10 Duée, M., Rebillard, C., *La dépendance des personnes âgées : une projection en 2040, Données sociales – la société française*, 2006.

En particulier, avec un tiers des habitants de la région âgée de plus de 65 ans d'ici 2050 d'après les projections INSEE (cf partie 1 du rapport), la dépendance des personnes âgées sera dans les prochaines décennies un **enjeu de santé publique majeur** pour la région Bourgogne-Franche-Comté.

## 3.2 - Isolement des seniors et renoncement à la mobilité

Traiter de la mobilité des seniors, c'est également prévenir le risque d'isolement des seniors. La mobilité est une condition devenue indispensable pour s'intégrer socialement. Une étude montre que les personnes isolées affichent des taux de mobilité de 15 à 22 points inférieurs aux personnes ayant une sociabilité dense<sup>11</sup>.

Dans la région Bourgogne-Franche-Comté, on compte 27 % d'isolés uniquement du cercle familial, 32 % du cercle amical, 20 % du cercle de voisinage et 52 % des réseaux associatifs. Ces chiffres sont similaires à ceux observés au niveau national<sup>12</sup>.

Ces enjeux vont se durcir, puisque la part des plus de 65 ans va augmenter d'ici 2050. D'une manière générale, on constate une réduction de la fréquence des déplacements chez les seniors et qui s'accroît chez les plus de 75 ans.

Le **renoncement à la mobilité partielle ou quasi-totale** est une problématique importante chez les seniors. Sur le périmètre enquêté, en moyenne, **un quart des seniors ne quittent pas leur domicile un jour donné** (contre 7 % chez les 11-64 ans). Cette part est d'ailleurs très importante sur l'EDTR Puisaye Forterre où un senior sur deux ne quitte pas son domicile un jour donné (contre 11 % chez les 11-64 ans).

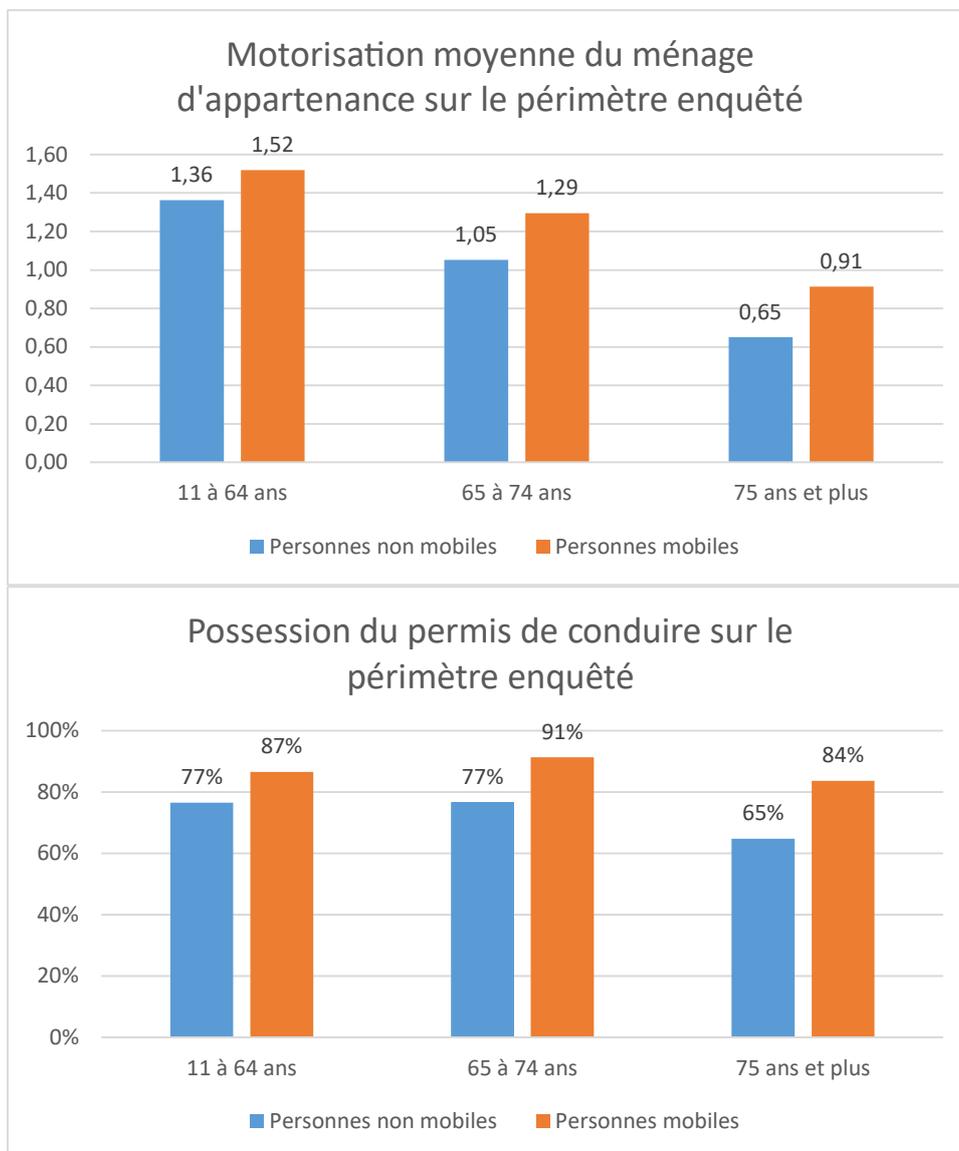
Les personnes en situation d'isolement relationnel présentent des freins intrinsèques par rapport à l'ensemble de la population, qui expliquent pour partie leur moindre mobilité : elles sont moins motorisées et sont moins détentrices du permis de conduire. Qui plus est, ces freins intrinsèques ne sont souvent pas compensés par un accès aux transports en commun par exemple<sup>13</sup>. Les données issues des enquêtes ménages déplacements du périmètre permettent de confirmer que les personnes non mobiles sont moins motorisées et sont moins détentrices du permis de conduire comme le montrent les graphiques ci-dessous.

11 Rapport 2019 « Isolement relationnel et mobilité », Etude réalisée par la CREDOC pour la Fondation de France

12 Dossier de presse « Solitude et isolement quand on a plus de 60 ans en France en 2017 », Etude réalisée par l'institut CSA pour les Petits Frères des Pauvres

13 Rapport 2019 « Isolement relationnel et mobilité », Etude réalisée par la CREDOC pour la Fondation de France

### Motorisation du ménage d'appartenance et possession du permis de conduire en moyenne sur les 5 EMD selon leur mobilité



Source : Enquêtes ménages déplacements

Réalisation : Cerema Centre Est, septembre 2020

Concernant les motifs de déplacements, ce sont ceux jugés les moins nécessaires auxquels les seniors renoncent en premier lieu : les loisirs, le bénévolat, s'occuper des petits enfants. A noter que ce sont également ces motifs qui sont vecteurs de vie sociale et un rempart contre l'isolement.

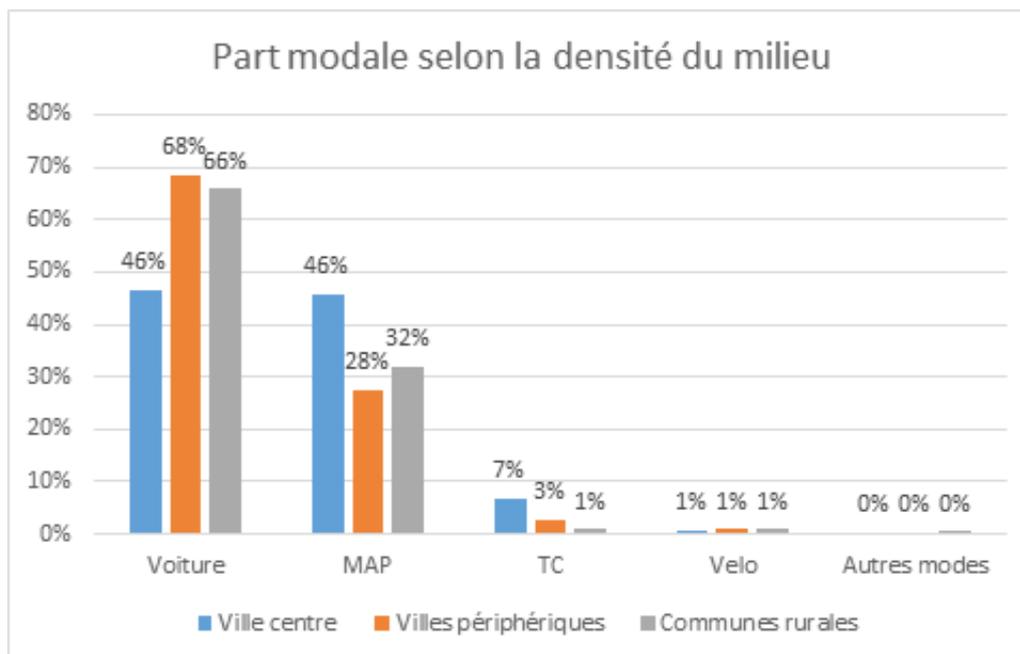
A contrario, les déplacements quotidiens les plus « nécessaires » (démarches administratives, médecin) sont ceux auxquels les seniors renoncent le moins, et qu'ils réalisent le plus souvent seuls, sans aide extérieure<sup>14</sup>.

14 *Étude complète 2014, « Mobilité des seniors en France », réalisée par le cabinet Auxilia à la demande du Laboratoire de la Mobilité Inclusive*

### 3.3 - Des mobilités différenciées selon la densité du milieu

Dans les zones peu denses, la mobilité est davantage contrainte et indissociable de la voiture. La part modale de la voiture occupe une place importante dans les zones peu denses loin devant la marche à pied comme le montrent les données du territoire enquêté.

#### Part modale selon la densité du milieu



Source : Enquêtes ménages déplacements

Réalisation : Cerema Centre Est, mai 2021

Aussi, lorsque qu'il n'est plus possible de se déplacer en voiture pour les seniors du fait de leurs capacités psychomotrices (souvent à partir de 75 ans), les longues distances et l'absence de transports en commun dans les zones peu denses rendent impossible respectivement l'usage de la marche à pied et des transports en commun.

**Lorsque l'autonomie motorisée disparaît ou diminue, les modes de transport alternatifs sont donc réduits dans les zones peu denses.** Cela entraîne des niveaux de mobilité des personnes âgées nettement plus faibles lorsqu'elles résident dans des espaces extérieurs à l'agglomération comme le montre le tableau au 2.4.1.

Dans les villes, la part de la marche à pied chez les seniors est importante (elles représentent la moitié des déplacements dans les villes centres du périmètre enquêté), l'enjeu tient davantage à un enjeu d'aménagement de l'espace public.

### 3.4 - D'autres facteurs sociodémographiques à l'origine d'inégalités face à la mobilité

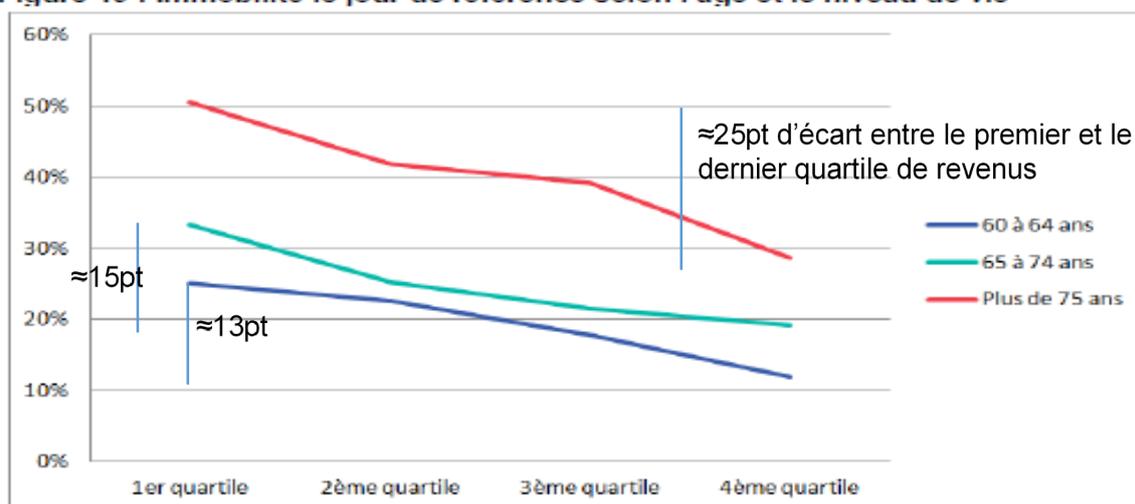
Du passage à la retraite à l'entrée dans le grand âge, les besoins et contraintes de mobilité sont très variables. Trois facteurs influent clairement la mobilité des seniors et sont à l'origine d'inégalités face à la mobilité : **l'âge, le niveau de vie et le sexe**.

**L'âge est le facteur le plus discriminant** chez les seniors. Alors que les comportements de mobilité des jeunes retraités se rapprochent sensiblement des comportements du reste de la population, les seniors de plus de 75 ans connaissent des pratiques de mobilité qui diffèrent considérablement : une mobilité qui chute, un usage de la voiture en baisse, des déplacements plus courts en temps et moins longs en distance (cf analyse des enquêtes ménages déplacement partie 2).

Outre l'âge, on constate des pratiques inégales de mobilité en fonction du niveau de vie. Les revenus les plus modestes sont les touchés par l'isolement et par l'immobilité, quel que soit l'âge du senior, comme le montre le graphique ci-dessous<sup>15</sup>.

Le graphique montre également que plus le senior est âgé, plus son niveau de vie semble influencer sur sa propension à être immobile un jour donné de semaine : lorsqu'on regarde la classe des 60-64 ans, on constate un écart de 13 points entre le taux d'immobiles du premier et du dernier quartile de revenus tandis que lorsqu'on prend les plus de 75 ans, l'écart entre le premier et le dernier quartile de revenus est de 25 points.

Figure 19 : Immobilité le jour de référence selon l'âge et le niveau de vie<sup>90</sup>



Source :

Ce sont également les seniors les plus modestes qui déclarent avoir le plus de gênes pour se déplacer au quotidien : 36 % des seniors du 1er quartile de revenu déclarent des gênes, contre 13 % pour le 4e quartile<sup>16</sup>.

15 ENTD 2008 – Exploitation originale Auxilia 2014.

16 ENTD 2008 – Exploitation originale Auxilia 2014.

En outre, pour les plus modestes, il s'agit d'une mobilité davantage contrainte. D'une part, l'accès à la voiture est conditionné à de bons revenus et ce quel que soit le sexe<sup>17</sup>. D'autre part, ils pratiquent davantage l'usage de la voiture en tant que passager. Cela traduit ainsi une mobilité contrainte en termes de choix de modes.

A fortiori, lorsqu'on regarde uniquement les femmes, les tendances constatées précédemment sont exacerbées. Elles sont à la fois moins mobiles (30% des femmes seniors ne se déplacent pas un jour donné contre 18% chez les hommes seniors sur le périmètre enquêté par exemple), et l'effet du revenu sur le taux d'accès à la voiture est encore plus marqué chez les femmes car globalement moins motorisées.

Le tableau ci-dessus montre un écart de 34 points entre le dernier et 1<sup>er</sup> quintile de revenus chez les femmes de 60-74 ans contre seulement un écart de 20% chez les hommes.

### L'accès à la voiture est conditionné à de bons revenus

Tableau 4 : Effet du revenu sur le taux d'accès à la voiture<sup>88</sup>

Taux d'accès la à voiture selon les revenus et l'âge	Dernier quintile de revenu	1 <sup>er</sup> quintile de revenu
Femmes 60-74 ans	48%	14%
Hommes 60-74 ans	89%	69%

Source : Pochet, P., *Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées. Évolutions actuelles et enjeux. Recherche Transport Sécurité*, Avril - Juin 2003, n° 79, p 93-106.

## 3.5 - Un enjeu d'aménagement de l'espace public : insécurité routière et accessibilité

Le risque lié à la mobilité des seniors se concentre fortement sur l'usage de la voiture et la pratique de la marche.

Concernant l'usage de la voiture, contrairement aux idées reçues, les personnes âgées ne sont pas impliquées dans davantage d'accidents que les autres usagers de la route. Toutefois du fait de leur vulnérabilité, elles connaissent **le plus fort taux de décès de la route** : d'après le bilan de l'accidentalité 2019, les seniors représentent 26 % des personnes tuées, alors qu'ils constituent 20 % de la population et 11 % de l'ensemble des victimes des accidents<sup>18</sup>.

Au final, le principal point d'attention de la sécurité des seniors liée à leur mobilité correspond à la marche à pied. Ramenés à leur part dans la population, les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne : 52 % des piétons tués ont 65 ans ou plus, pour une part dans la population de 20 %. Plus particulièrement, les 75 ans et plus représentent 39 % de la mortalité piétonne, pour une part dans la population de 10 %.

Parmi ces piétons seniors tués, 89 % ont été tués en agglomération et les 11 % restant ont été tués sur route hors agglomération ou sur autoroute. Tandis que chez les moins de 65

<sup>17</sup> Pochet, P., *Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées. Évolutions actuelles et enjeux. Recherche Transport Sécurité*, Avril - Juin 2003, n° 79, p 93-106.

<sup>18</sup> ONISR, *La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2019*

ans, seulement la moitié des piétons ont été tués en agglomération<sup>19</sup>. Cette insécurité a tendance à dissuader les seniors de sortir de chez eux et à renforcer ainsi l'isolement des seniors.

Faisant partie des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), la question de l'**accessibilité des seniors** est régie par un cadre réglementaire avec la loi du 11 février 2005 visait à la mise en accessibilité de toute la chaîne de déplacement avant février 2015.

Pourtant, il est encore parfois difficile pour une personne âgée de se déplacer du fait de l'**inadaptation de l'espace public**. Les gênes auxquelles sont confrontées les seniors sont nombreuses et de plusieurs natures : insuffisance ou inadaptation du mobilier urbain (arrêt de bus non abrité, pas de bancs pour se reposer); difficulté de cheminement sur les trottoirs (stationnement sauvage de véhicules, circulation de véhicules, terrasses,...) ; accessibilité aux transports publics difficiles (conduite brutale du chauffeur, ou encore de nombreux escaliers dans les transports,..) ; complexification de l'espace urbain (voies de bus ou de contre-sens cyclables complexifiant la lecture de l'information à la traversée d'une voie).

### **3.6 - Un enjeu de stratégie résidentielle pour les politiques locales de l'habitat**

Avant 75 ans, les jeunes seniors ont tendance à s'éloigner des métropoles (prix du foncier, souhait d'une meilleure qualité de vie ). Les statistiques montrent que le type de logement est presque identique avant et après le déménagement chez les seniors âgés de moins de 75 ans : la répartition entre maison individuelle, appartement et institution reste stable. Cependant, c'est également dans ces zones que la dépendance à l'automobile est importante. Aussi, lorsque l'autonomie motorisée diminue ou disparaît et que le dernier mode disponible reste la marche à pied, il devient difficile de se déplacer du fait de l'éloignement des services de proximité.

La tendance s'inverse après 75 ans. Les retraités les plus âgés ont tendance à vouloir se rapprocher des services et équipements. Les chiffres montrent d'abord une préoccupation pour l'installation dans un logement mieux adapté : les déménagements se font en faveur d'un appartement (+10%) et en hébergement spécialisé (+15%) au détriment des pavillons<sup>20</sup>. Il s'agit d'une stratégie souvent peu anticipée et qui arrive à la suite d'un décès ou d'un accident.

19 ONISR, *La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2019*

20 ENT D 2008 – *Exploitation originale Auxilia 2014*.

## 4 - Panorama de solutions mobilité adaptées aux besoins des seniors

Ce panorama a pour but de faire une liste non exhaustive des initiatives ou pistes pour répondre aux besoins spécifiques de la mobilité des seniors.

### 4.1 - Mieux informer les seniors sur les offres existantes

Cette information pourrait se trouver dans un guide de la mobilité adapté localement pour chaque collectivité dans lequel figureraient les solutions existantes et les aides disponibles. La mise en place d'une plateforme mobilité pour les personnes âgées pourrait également être envisagée.

#### Exemple de la plateforme mobilité Wiimoov à Bordeaux :

Il s'agit d'une plateforme mobilité pour les publics fragiles et pas exclusivement destinée aux personnes âgées. Un entretien entre la personne âgée et un conseiller mobilité est proposé pour comprendre ses besoins et sa situation et ainsi proposer des offres adaptées à sa situation. Par exemple, des formations dont l'objectif est de développer des compétences individuelles sont proposées : le repérage en milieu urbain ; le déplacement en transports en commun ; le déplacement grâce aux nouvelles technologies ; la sécurisation des déplacements ; l'apprentissage des codes de circulation en ville ; les moyens de transports intermodaux ou la gestion et l'entretien de son véhicule. Les formations allient module théorique et pratique.

De nombreuses initiatives locales consistent à des plateformes numériques de services de mobilité : covoiturage solidaire, location de véhicule, proposition d'une aide administrative dans les démarches. Or, on peut se poser la question de la capacité d'appropriation de ces objets numériques et de la fracture numérique chez les seniors. Une étude CSA réalisée à partir de l'« Enquête sur les usages d'Internet auprès des personnes âgées de 60 ans et plus » pour l'association les petits frères des Pauvres<sup>21</sup>, révèle que plus d'un quart des plus de 60 ans n'utilise jamais Internet. Le taux de non-connexion au réseau est de 27 % pour les plus de 60 ans, et monte à 59 % pour les plus de 85 ans.

### 4.2 - Promouvoir l'usage des modes actifs : un levier de préservation de leur santé

#### Faciliter les déplacements à pied des seniors

Ce mode de transport privilégié par les seniors offre une réelle flexibilité qui se prête bien aux activités quotidiennes, et contribue au maintien en bonne santé des seniors.

Il est ainsi nécessaire de conforter ce mode transport en prenant en compte les spécificités des seniors dans les aménagements urbains, qui rejoignent en grande partie les besoins des personnes à mobilité réduite de manière plus large :

21 « L'exclusion numérique des personnes âgées » : étude réalisée par le CSA pour les petits frères des Pauvres, septembre 2018,

- Aménager des espaces où les seniors peuvent se reposer et faire des pauses durant les déplacements : la mise en place de bancs sur les cheminements s'avère une condition parfois indispensable afin que les seniors puissent réaliser leurs déplacements
- Des trottoirs accueillants : éviter les obstacles, bordures trop hautes, des largeurs de trottoirs insuffisantes
- Allonger le temps de passage alloué aux piétons par les feux de signalisation aux intersections et proposer d'équiper les feux aux passages pour piétons d'un compte à rebours visuel indiquant aux piétons le temps qui leur reste pour traverser.
- Réduire les vitesses de circulation : généralisation de la limitation de vitesse en ville à 30km/h. L'évaluation par le Cerema du dispositif « Métropole Apaisée » mis en place par la métropole grenobloise depuis 2014 montre que l'accidentalité a diminué notamment pour les piétons et usagers de 2-roues motorisés, mais que la mesure a peu d'incidence sur les autres modes de déplacements dont notamment la voiture..

### **Développer l'usage du vélo chez les jeunes seniors**

Dans les constats, nous avons identifié une faible part de l'usage du vélo (aux alentours de 1% de part modale sur le périmètre enquêté chez les seniors). Pourtant, ce mode de transport peut offrir une opportunité intéressante pour des déplacements trop longs pour être effectués à pied et pour une population de seniors jeunes et en capacité d'effectuer ce type d'activité physique.

En outre, l'émergence du secteur des vélos à assistance électrique s'avère être une solution idéale pour les seniors. Il s'agit d'un excellent moyen pour se déplacer de manière autonome sans trop se fatiguer et sur des plus longues distances, et qui peut être une alternative intéressante à l'usage de la voiture particulière.

Des actions en ce sens pourraient être envisagées :

- Aménagements de pistes cyclables sécurisées, continuité effective des itinéraires
- Promotion du vélo électrique : formation à destination des personnes âgées à l'utilisation de vélo électrique, dispositif d'aides financières complémentaires pour les seniors...

## **4.3 - Aider les seniors à retrouver le chemin des transports collectifs**

Il s'agit de développer une offre de transport attractive et adaptée aux besoins des seniors. Autant en milieu rural qu'urbain, l'usage des transports collectifs est insuffisant dans le périmètre enquêté et notamment chez les seniors. Alors que l'enjeu des grandes villes dotées de réseaux de transports structurés tient davantage à rendre efficace l'usage des transports en commun, dans les espaces ruraux, l'enjeu reste le développement d'une nouvelle offre de transport adaptée à des espaces peu denses.

### **Faciliter l'usage des transports en commun par les personnes âgées dans les grandes villes**

La pénibilité de l'usage des transports en commun est pointée par les seniors. Il faut travailler sur l'ensemble de la chaîne de déplacements :

- les distances de marche ;
- le confort d'attente aux arrêts (places assises places abritées) ;
- la difficulté à trouver une place assise dans le véhicule ;

- l'insécurité ressentie sur le trajet d'accès au bus, à l'arrêt du bus et dans le véhicule
- l'information amont au voyage et l'accessibilité de l'information par les seniors au cours du déplacement
- éviter les ruptures de continuité dans la chaîne de déplacement (changement de mode, connexions difficiles d'un mode à l'autre) ou travailler à rendre ces discontinuités accessibles.

### **Faciliter le développement d'une offre de service de transport en commun à la demande :**

Cela permet de répondre à une demande de déplacements trop longs pour être réalisés en modes actifs. Le circuit doit pouvoir s'adapter aux besoins de l'utilisateur.

### **Développer l'usage du covoiturage solidaire**

C'est une solution de transport flexible (davantage que le transport à la demande) pour les seniors. Elle permet également de rompre avec l'isolement chez les seniors.

Par exemple, la communauté de communes du Clunisois, a souhaité développer un service de mise en relation de covoiturage local. L'objectif est de favoriser la mobilité des habitants de la communauté de communes peu desservie par les transports en commun. Les deux principales cibles visées sont :

- les personnes en activité ou en recherche d'emploi qui se rendent régulièrement ou occasionnellement dans les villes alentours (Mâcon, Montceau-Les-Mines, Charolles) ;
- les personnes âgées qui font des déplacements souvent occasionnels pour assister à des événements ou parfois réguliers pour leurs loisirs au sein de la communauté de communes du Clunisois ou dans les villes de la région.

## **4.4 - Faciliter l'accès aux services**

Afin de faciliter l'accès aux services de la vie quotidienne des seniors, le développement des solutions de mobilité inversée semble opportun. Cela consiste à rapprocher de son lieu de vie les services tels que la médecine, les soins, la culture, les loisirs, les services administratifs, ou l'alimentation. De nombreuses initiatives existent dans ce domaine : solutions d'aide et de portage à domicile, épicerie et services itinérants, ... Cet axe est notamment important pour les seniors les moins mobiles confrontés à des contraintes physiques importantes lors de leurs déplacements.

En outre, l'accès aux services peut également être optimisé par le regroupement des services au sein d'un même lieu géographique. La création d'une maison de la santé par exemple permet l'optimisation des déplacements évitant la dispersion des services.

## 5 - Focus-groupes sur les alternatives à l'usage de la voiture chez les seniors

### 5.1 - Un focus-groupe : le principe

1. Un **complément du rapport visant à approfondir la connaissance de la mobilité des seniors en Bourgogne-Franche-Comté**
2. Un dispositif qui permet :
  - **D'échanger** avec un petit groupe d'utilisateurs, préalablement sélectionnés et volontaires, sur une durée limitée (1h30 à 1h45 max) ;
  - **D'approfondir**, de manière qualitative, la connaissance des pratiques, des attentes, des représentations en matière de déplacements, et notamment les freins à l'évolution des comportements ;
  - D'apprécier des **niveaux de sensibilité** ou d'intérêt des publics vis-à-vis de certaines mesures, d'idées de dispositifs ou d'actions à mettre en place.

### 5.2 - Des pistes de réflexion pour l'enquête qualitative

Au regard de la connaissance déjà disponible de la mobilité des seniors en Bourgogne-Franche-Comté, des enjeux que présente cette mobilité, on peut imaginer conduire des enquêtes permettant d'aborder et de creuser les thématiques suivantes :

- Approfondir la connaissance des particularités de la mobilité des 64 ans-75 ans, en particulier en dehors des agglomérations où la connaissance de la mobilité des seniors est réduite
- Creuser la question de la part modale et des motifs de déplacements. En particulier comprendre les choix modaux actuels des seniors et identifier les freins à l'utilisation de certains modes de transport.
- Questionner l'adaptation de l'espace public aux contraintes des seniors et qualifier le sentiment d'insécurité routière en milieu urbain
- Tester l'intérêt et les éventuelles difficultés d'appropriation de certaines solutions de mobilité, par exemple du covoiturage solidaire
- Mieux comprendre l'immobilité et l'isolement relationnel en milieu peu dense. Evaluer les causes de cette immobilité et la manière dont elle est vécue
- Identifier et comprendre les stratégies résidentielles des seniors et analyser dans quelle mesure les offres de transports proposées sur les territoires influent ces choix résidentiels

### 5.3 - Quel sujet retenu

**Quelles alternatives à l'usage de la voiture ? Comment ceux-ci anticipent la diminution de leurs capacités psychomotrices**

## 5.4 - Combien de focus-groupes et quelle organisation ?

- Organisation d'un à deux focus-groupes par collectivité
- Cibler des collectivités comme Autun, Chalon sur Saône, ou Creusot
- L'idéal serait d'avoir, pour un focus groupe, un public **d'environ 12 à 15 participants** intéressés par le sujet.
- Intérêt de trouver un événement permettant la mobilisation satisfaisante des seniors en s'insérant dans des clubs associatifs (club de bridge, de lecture, de cuisine,) ou adosser le focus-groupes à des manifestations organisées par la mairie et pour lesquelles les seniors sont une cible potentielle.

## 5.5 - Recrutement des participants

La collectivité devra se charger du recrutement. Les participants devront répondre aux conditions suivantes :

- Avoir plus de 65 ans
- Être retraité
- Posséder le permis de conduire
- Avoir une voiture à disposition dans leur ménage

## 5.6 - Proposition de déroulé du focus-groupe

**Objectifs :**

1. Comprendre l'engouement pour la voiture des jeunes retraités
2. Mieux connaître les freins au changement de mode de transport vers des modes plus actifs
3. Identifier des leviers pouvant être mobilisés pour inciter à ces changements ;
4. Vérifier l'intérêt / la pertinence d'actions sur le sujet.

Séquence	Thème	Animation	Durée
Temps 1	Recueil des habitudes de déplacements et perception des modes	Cerema	45'
	<p><u>Quel usage de la voiture :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Voiture conducteur plutôt ou qqn d'autre prend le volant pour vous ?</li> <li>– Fréquence d'utilisation : tous les jours, plusieurs fois par semaine, plusieurs fois par mois, occasionnellement. Utilisation hors heure de pointe ? Choix des jours ?</li> <li>– Pour quel motif : faire les courses, démarches administratives, rendez-vous santé ou plutôt loisirs, balades et vacances ?</li> <li>– Un usage uniquement pour des déplacements utilitaires/nécessaires ou non ?</li> <li>– Pourquoi utilisez-vous la voiture : par habitude, trajets trop pour être réalisés à pied, par sécurité, mauvaise desserte en transport en commun, pas d'autres alternatives, autres contraintes...</li> </ul> <p><u>Images des modes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Valeur de l'automobile : à quoi associez-vous la voiture ? quels adjectifs pour qualifier la voiture ?</li> <li>– Vous déplacez-vous autrement qu'en voiture : transport en commun, marche, bus ?</li> </ul>		

	– Quels adjectifs vous paraissent les plus adaptés pour qualifier ces modes ?		
Temps 2	Parlons de l'avenir	Cerema	45'
	– Avez-vous pensé à l'avenir ? Si oui, comment préparez-vous l'avenir ? – Envisagez-vous de réduire votre usage de la voiture ? – Avez-vous pensé à des solutions pour vous déplacer au quotidien ? – Envisagez-vous d'adapter/modifier votre programme d'activité ? – Envisagent-ils de changer de résidence ?		

Rédigé, le  
Le chargé d'Affaire

Eric PASQUIER

Vu et approuvé, le  
Le responsable hiérarchique

Frédérique CHAZE



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Cerema**

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN