La mobilité des seniors en Gironde

La Gironde, comme la métropole bordelaise, connaît un vieillissement démographique inédit. En 2012, 254 000 personnes de plus de 65 ans vivaient dans le département, soit 17 % de la population et leur nombre a progressé de 10 % entre 2007 et 2012. Ce phénomène, qui touche également l'ensemble de la France, trouve une double origine :

- l'allongement de l'espérance de vie : en Gironde, la catégorie des plus de 85 ans est en constante augmentation (+ 37 % entre 2007 et 2012 et + 35 % au sein de Bordeaux Métropole) par rapport aux autres classes de seniors ;
- l'avancée en âge des nombreuses personnes issues du baby-boom, qui arrivent à l'âge de la retraite depuis 5 à 10 ans et qui, de surcroît, sont des générations ayant elles-mêmes engendré peu d'enfants.

Le vieillissement sera majeur à partir de 2030 avec l'arrivée des baby-boomers dans le grand âge (plus de 85 ans). Le défi à relever est de taille : il s'agit de repousser le moment de la prise en charge de la personne âgée et de concevoir des villes où celle-ci trouvera sa place le plus longtemps possible. Dans ce contexte, **la mobilité constitue un des enjeux du bien vieillir** en contribuant fortement au maintien de l'autonomie et des liens sociaux.

Dans la perspective de ce vieillissement accentué de la population, il semble important de dresser un état des lieux des pratiques de mobilité des personnes âgées[1], soit ici les 65 ans et plus, résidant en Gironde, avec un zoom sur ceux qui habitent la métropole bordelaise.

1. À noter qu'il n'existe pas de définition précise au regard de l'âge des termes senior ou personne âgée communément utilisés. Nous avons ici décidé de nous intéresser à la mobilité des personnes de 65 ans et plus.

© a'urba | janvier 2018

Les seniors : des individus moins mobiles de plus en plus mobiles

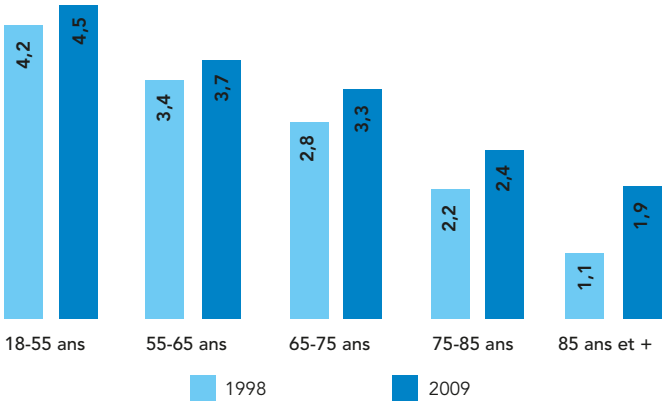
La mobilité quotidienne, quasi-équivalente que l'on habite au sein de l'agglomération ou à l'extérieur, diminue nettement avec l'âge et ce, sans distinction de sexe. Ainsi, il y a un « effet de sédentarisation » : en 2009, les 18-55 ans réalisent, en moyenne, 4,5 déplacements par jour, contre 3,4 déplacements pour les 65-75 ans et seulement 2,4 déplacements chez les 75-85 ans[2].

L'activité professionnelle génère une mobilité plus importante. Des analyses précédentes[3] ont en effet montré qu'en Gironde les personnes qui réalisent des déplacements domicile-travail sont un peu plus mobiles que les autres avec en moyenne, par jour, 4,5 déplacements, contre 3,9 pour l'ensemble de la population.

Le départ à la retraite d'un individu s'accompagne donc généralement d'une baisse du nombre de déplacements quotidiens.

Nombre de déplacements par jour et par personne selon l'âge au sein de l'agglomération bordelaise

Évolution entre 1998 et en 2009



Alors que la mobilité quotidienne sur l'agglomération bordelaise a globalement tendance à se stabiliser entre 1998 et 2009[4], la mobilité quotidienne des 65-75 ans et des plus de 85 ans croît sensiblement, montrant ainsi que désormais l'on vieillit plus mobile.
Il est intéressant de remarquer que les 65-75 ans ont conservé la mobilité quotidienne qu'ils avaient 10 ans auparavant (soit quand ils avaient entre 55 et 65 ans). À terme, selon ce schéma, la mobilité des 75-85 pourrait être amenée à augmenter assez sensiblement.

Les nouvelles générations de seniors sont plus mobiles que les précédentes.

Une diminution du temps passé à se déplacer et des distances parcourues (que ce soit la distance moyenne d'un déplacement ou la distance totale parcourue dans la journée) est également constatée chez les seniors.

La distance moyenne d'un déplacement pour une personne de moins de 65 ans résidant dans l'agglomération est évaluée à 5,2 km ; elle n'est plus que de 3,5 km pour une personne de 75 ans et plus.

Les conséquences de l'organisation urbaine sont directement lisibles sur les pratiques de mobilité. Les personnes âgées qui résident hors agglomération conservent, en effet, un rayon de déplacement quasiment deux fois plus important que celles qui habitent au sein de la zone agglomérée, à l'image de l'ensemble de la population de ces territoires qui effectuent, en moyenne, des déplacements de plus longues distances.

D'après une étude réalisée par le cabinet Auxilia en 2014 sur la mobilité des seniors en France, les freins sous-jacents aux difficultés de mobilité des seniors sont divers : ils peuvent être matériels et organisationnels, psycho-sociaux (peur des chutes, de sortir dans son quartier, etc.) ; ils peuvent également être liés à la santé ou au handicap ou concerner les « compétences en mobilité » (se repérer sur un réseau de transports, utiliser les nouvelles technologies, etc.).

Ainsi, selon l'enquête déplacement menée localement, 16 % des 75 ans et plus qui habitent en Gironde considèrent être une personne à mobilité réduite ou rencontrer des difficultés à se déplacer en raison de leur âge.

2. Les données concernant les plus de 85 ans sont à analyser avec prudence car il s'agit d'une classe d'âge très hétérogène associant également des personnes très âgées dont les capacités de déplacements sont très disparates.

3. *Les déplacements entre le domicile et le travail*, cahier n°5, a'urba, mars 2013.

4. Les comparaisons dans le temps ne peuvent être faites que sur l'agglomération bordelaise (soit un périmètre de 96 communes englobant Bordeaux Métropole) qui a bénéficié de plusieurs enquêtes notamment en 1998 et 2009. La totalité du département de la Gironde n'a été enquêtée pour la première fois qu'en 2009, il n'est donc pas encore possible de réaliser des analyses diachroniques des pratiques de mobilité sur ce territoire.

Des exercices de projections démographiques pour Bordeaux Métropole

Extrait de l'étude de l'a-urba : *Vieillir en ville et dans son quartier, le vieillissement dans Bordeaux Métropole*, 2016.
http://www.aurba.org/productions/vieillir-ville-quartier/

L'Institut d'Études Démographiques de l'Université de Bordeaux s'est livré à un exercice de projection de population à l'échelle de Bordeaux Métropole. Deux types de résultats ont été produits : une prolongation des tendances démographiques 2006-2011 et une déclinaison par âge des objectifs de croissance de l'agglomération dite « millionnaire » qui la porteraient vers 950 000 habitants en 2030.

Dans le premier cas, la population s'accroîtrait de 10 %, l'évolution au fil de l'eau de Bordeaux Métropole la conduisant à environ 800 000 habitants ; dans le second, la croissance serait de plus de 30 %.

Dans la projection au fil de l'eau, on observe globalement un effritement de la population adulte, la tendance au départ des jeunes adultes étant reproduite.

La spécialisation étudiante de l'agglomération se poursuit. Le trait marquant de l'avenir de l'agglomération est son fort vieillissement, associé à une forte géronto-croissance. Le nombre de personnes de plus de 65 ans augmente à un rythme quatre fois plus rapide que la population générale et gagne 48 000 individus, dont 8 000 de plus de 85 ans. Les deux tiers de la croissance de l'agglomération leur incombent.

La projection de l'ambition démographique des communes n'empêchera pas le vieillissement. Il serait toutefois un peu moindre que dans le scenario au fil de l'eau grâce à l'accroissement des jeunes adultes et des enfants associés. Les plus de 65 ans gagnent, dans cette projection, 68 000 individus, dont près de 10 000 de plus de 85 ans.

	2011	2030 fil de l'eau	Évol. 2011 - 2030	2030 ambition	Évol. 2011 - 2030
Moins 20 ans	166 434	180 255	+ 8,3 %	224 986	+ 35,2 %
20 - 64 ans	449 764	461 785	+ 2,7 %	558 984	+ 24,3 %
65 ans et plus	111 059	158 980	+ 43,1 %	170 260	+ 53,3 %
65 - 74 ans	49 764	74 900	+ 50,5 %	81 000	+ 62,8 %
75 - 84 ans	41 484	56 150	+ 35,4 %	59 620	+ 43,7 %
85 ans et +	19 811	27 930	+ 41,0 %	29 640	+ 49,6 %
Total	**727 257**	**801 020**	**+ 10,1 %**	**954 230**	**+ 31,2 %**

Une évolution des comportements modaux chez les seniors

Un ancrage de la voiture dans les pratiques de déplacements des seniors

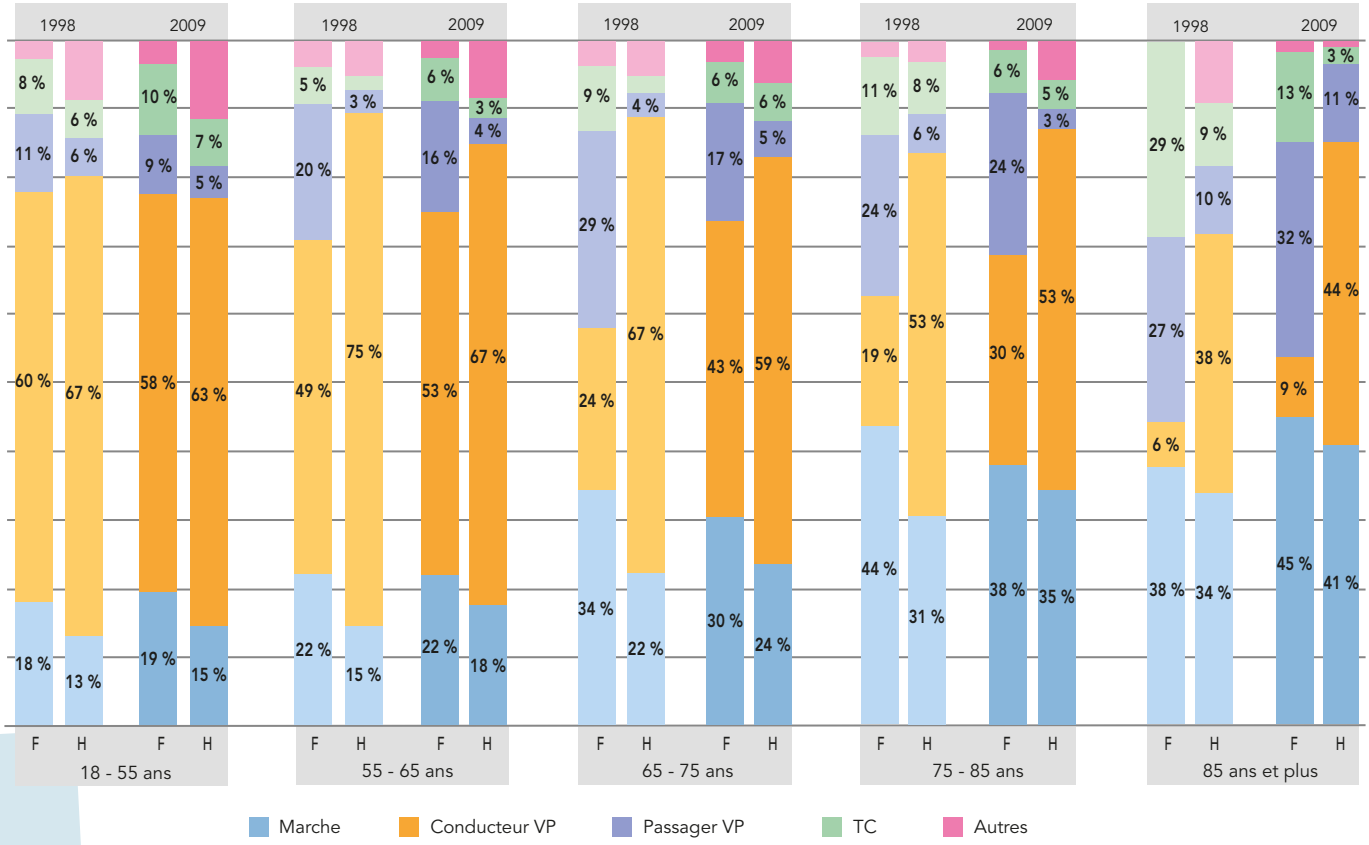
Même si la part modale de la voiture diminue avec l'âge, elle reste le mode de déplacements majoritaire. Le recours à la voiture est encore plus important pour les personnes résidant hors agglomération.

Les évolutions suivantes entre 1998 et 2009 sont à retenir :

- Une baisse de la part modale de la voiture « conducteur »[5] chez les 18-55 ans pour les hommes comme pour les femmes. La baisse est cependant moins forte pour les femmes ce qui fait que l'écart avec les hommes se réduit (7 points d'écart en 1998 et 5 points en 2009).
- Pour les 55-65 ans et les 65-75 ans : une baisse de la part modale voiture « conducteur » des hommes, même si elle se maintient à un niveau élevé et une hausse chez les femmes. Ces personnes, qui auront entre 65 et 85 ans dans 10 ans, disposent d'une inclination forte pour la voiture qui pourrait se poursuivre dans leurs comportements futurs.
- Chez les 65-75 ans, la très forte progression de la part modale voiture « conducteur » (de 24 à 43 %) s'effectue au détriment de la voiture « passager » qui passe de 29 à 17 % et dans une bien moindre mesure de celle de la marche qui passe de 34 à 30 %.
- Chez les 75-85 ans, on observe une stabilisation de la part modale de la voiture « conducteur » chez les hommes et une hausse chez les femmes de 19 à 30 % qui s'effectue encore au détriment surtout de la marche.
- Une part modale en hausse chez les hommes et femmes de plus de 85 ans.

Parts modales des déplacements quotidiens selon l'âge au sein de l'agglomération bordelaise

Évolution entre 1998 et en 2009



5. Les enquêtes Déplacements permettent de mesurer les déplacements que les personnes réalisent en voiture en distinguant ceux qu'ils réalisent en tant que conducteur d'une voiture et ceux qu'ils réalisent en tant que passager d'une voiture.

Un recours à la marche qui progresse avec l'âge, sans distinction de sexe

La part modale de la marche augmente avec l'âge chez les hommes comme chez les femmes même si certaines catégories d'âge chez les femmes voient leur pratique de la marche baisser entre 1998 et 2009 (entre 65 et 85 ans). Les contraintes qui surviennent progressivement, en lien avec la diminution de l'autonomie, semblent apparaitre globalement plus tard qu'auparavant.

Quelle que soit la tranche d'âge considérée, les femmes marchent plus que les hommes et cette tendance s'est confirmée sur l'année 2009.

À noter la forte progression de la marche chez les plus de 85 ans : elle passe de 34 à 41 % chez les hommes et de 38 à 45 % chez les femmes.Au regard de cette évolution, l'amélioration de l'accessibilité et l'aménagement des espaces publics constituent un enjeu pour faciliter la mobilité des seniors d'autant que la lisibilité de ces espaces se complexifie (trottoirs partagés, contre-sens cyclables...).

Transports collectifs et vélos peu utilisés par les seniors

La part modale des TC a diminué chez toutes les catégories au-delà de 55 ans et cette diminution est particulièrement forte chez les 75-85 ans et les plus de 85 ans. Les seniors d'aujourd'hui, génération voiture, se désintéressent de ce mode. Il y a sans doute un enjeu à ce que les politiques de mobilité ciblent les seniors afin de les sensibiliser à adopter des comportements de déplacements plus durables.

En ce qui concerne l'usage du vélo, il n'y a pas de différence notable, selon les données de 2009, entre les seniors et les autres. La part de ce mode « plafonne » à 4 % du total des déplacements. L'augmentation de l'usage du vélo dans la métropole bordelaise depuis la dernière Enquête ménages Déplacements semble se confirmer d'après les comptages récents et pourrait changer la donne.

Une généralisation de la possession du permis de conduire

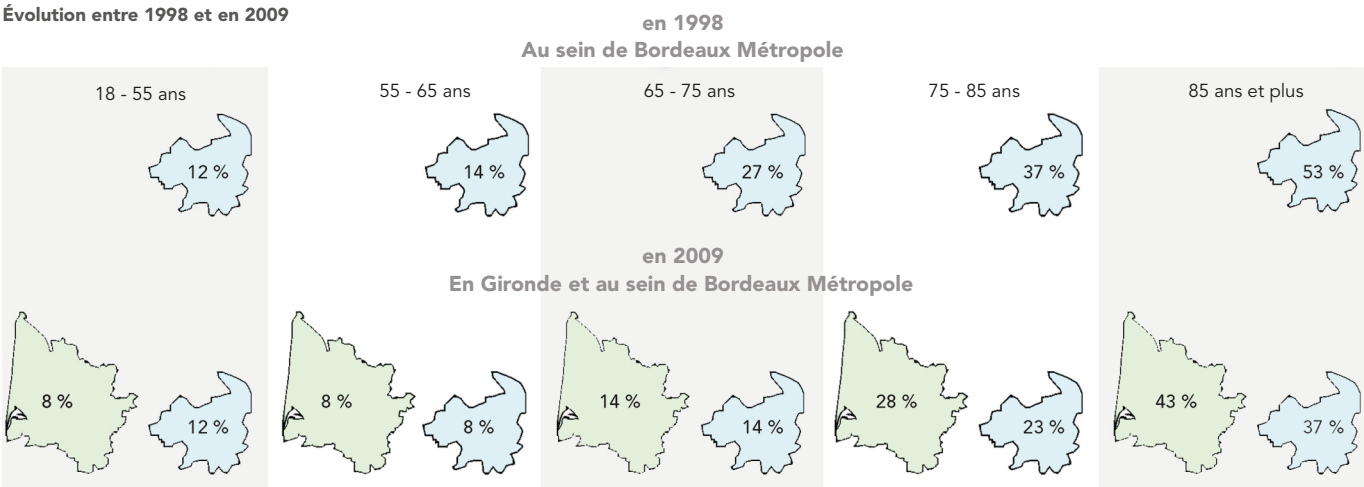
La possession du permis de conduire diminue avec l'âge et cette tendance est encore plus marquée dans les territoires hors agglomération. Les 18-55 ans disposent plus fréquemment du permis de conduire lorsqu'ils habitent hors agglomération ; à l'inverse, les plus de 75 ans sont plus nombreux à ne pas détenir le permis de conduire lorsqu'ils habitent hors agglomération. La hausse de la part modale « voiture conducteur » est à rapprocher de l'évolution de la détention du permis de conduire.

Le fait marquant est la forte progression de la possession du permis de conduire entre 1998 et 2009 au sein d'une même catégorie d'âge : les 65-75 ans étaient 27 % à ne pas posséder le permis de conduire en 1998, ils ne sont plus que 14 % en 2009. Les 75-85 ans étaient 37 % à ne pas posséder le permis de conduire en 1998, ils ne sont plus que 23 % en 2009. De la même façon, cette part est passée de 53 % à 37 % chez les 85 ans et plus. L'écart de détention du permis de conduire entre les hommes et les femmes se comble progressivement.

La « généralisation » du permis de conduire, l'habitude du recours à la voiture et la diminution des capacités physiques plus tardives sont autant de facteurs qui peuvent favoriser un usage de la voiture encore plus important chez les générations futures de seniors.

Part des personnes ne possédant pas le permis de conduire

Évolution entre 1998 et en 2009



Une sur représentation des plus de 65 ans dans la mortalité piétonne

Selon le bilan de l'accidentalité de l'année 2015 publié par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, le nombre de personnes de plus de 65 ans tuées a augmenté, en moyenne, de 10 % par an sur les deux dernières années analysées. Sur la métropole, d'après le bilan relatif aux accidents corporels de la circulation, une hausse des accidents corporels impliquant un senior est constatée depuis 5 ans alors que la tendance est à la baisse pour toutes les autres classes d'âge.

Le risque d'être tué ramené à la population, ainsi que la gravité des accidents, sont particulièrement importants chez les seniors et ceci est encore plus marqué pour les plus de 75 ans. À noter qu'une personne de plus de 65 ans victime d'un accident est deux à trois fois plus souvent tuée qu'une personne de moins de 65 ans.

Si la part des automobilistes dans la mortalité des seniors (54 %) est proche de celle des personnes de moins de 65 ans (50 %), la part de la mortalité piétonne est, quant à elle, beaucoup plus importante chez les seniors (28 % des tués) que chez les moins de 65 ans (9 % des tués). À noter enfin que les seniors sont plus souvent tués en ville que les personnes de moins de 65 ans (36 % contre 26 %).

Des chaînes de déplacements moins nombreuses avec l'âge

On assiste à une rupture dans la structure des déplacements par motif avec l'âge puisque les déplacements en lien avec le travail disparaissent progressivement.

Il existe également une évolution à partir de 55 ans avec la nette diminution de la part des déplacements pour accompagnement qui passe de 17 % chez les 18-55 ans à 7 % au-delà de 55 ans.

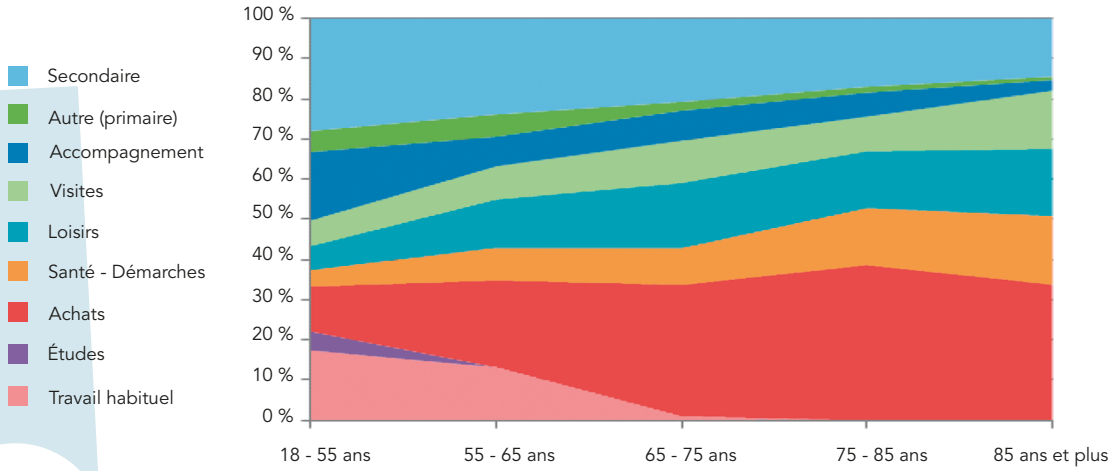
La part des déplacements secondaires (c'est-à-dire les déplacements dont l'origine n'est pas son domicile et qui traduisent l'enchaînement d'activités dans la journée) s'érode. Le plus souvent, les seniors quittent leur domicile pour un motif de déplacement et y reviennent ensuite alors que les autres catégories d'âge ont tendance à enchaîner les activités et donc les déplacements dans la journée sans repasser par leur domicile.

Plus on vieillit et moins les activités se succèdent dans la journée, sans retour au domicile.

À l'inverse, la part des motifs « santé/démarche », « loisirs », « visites» et « achats » progresse avec l'âge.

Le motif « achats » devient dominant. Avec l'âge, les achats en petits et moyens commerces sont privilégiés au détriment de ceux effectués en grand magasin et cette pratique est encore plus marquée dans les territoires hors agglomération. Une explication est sans doute à trouver dans le maillage moins important de ce type de commerces, puisque le rayon de déplacement des seniors est moindre, et peut-être aussi dans la taille de ces établissements qui freine la pratique chez les plus âgés.

Part des différents motifs de déplacements quotidiens selon l'âge en 2009

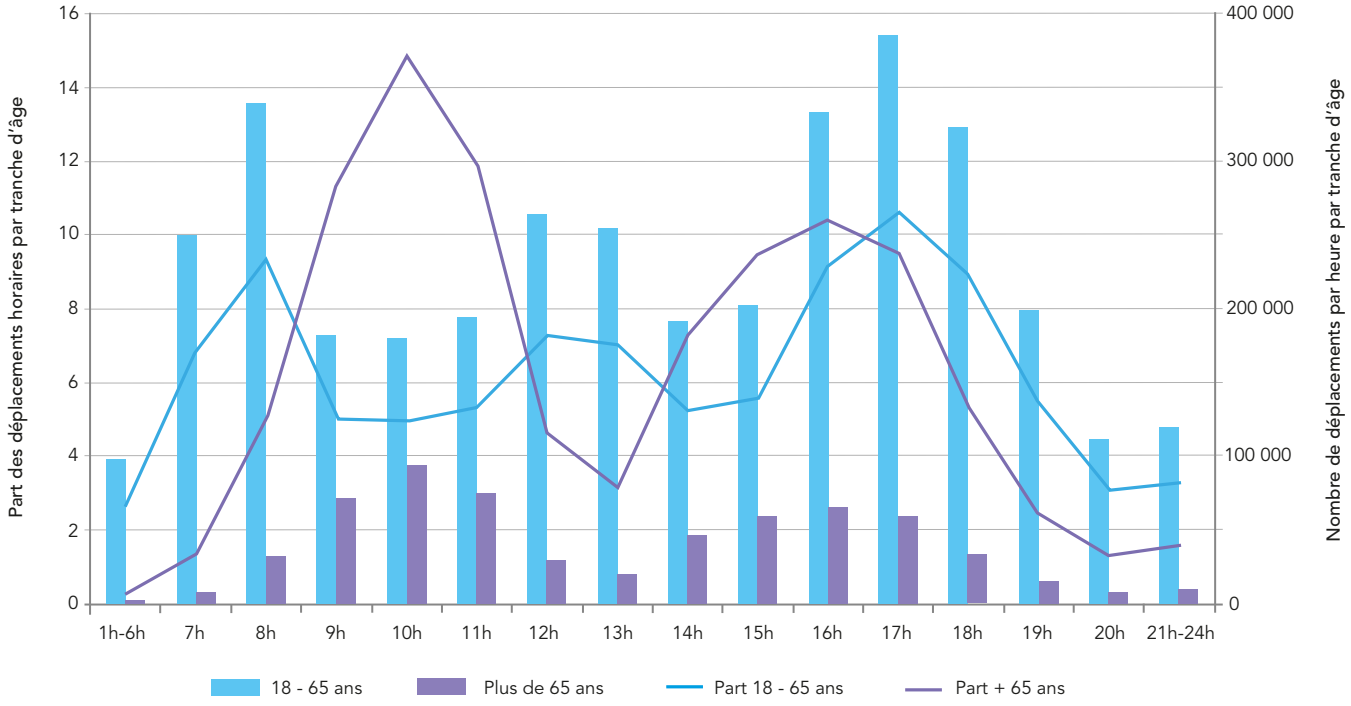


Les déplacements des seniors plutôt réalisés en heures creuses

Les seniors se déplacent proportionnellement davantage en heure creuse, particulièrement pour leurs déplacements du matin.

Cependant, en volume, les déplacements des plus de 65 ans restent très en deçà de ceux effectués par les 18-65 ans et ce, quelle que soit l'heure de la journée. Entre 10 et 11 heures, période à laquelle ils sont les plus importants, ils ne représentent que le tiers des déplacements totaux réalisés à ce moment là par l'ensemble de la population. Cet « équilibre » pourrait évoluer avec le vieillissement attenué de la population.

Rythme des déplacements dans la journée selon l'âge en 2009



Ce qu'il faut retenir

Le vieillissement inédit de la population en Gironde (phénomène qui touche également la France entière) s'accompagne d'une évolution des pratiques de déplacements des seniors.
En effet, même si la mobilité quotidienne diminue avec l'âge, globalement, la mobilité des plus de 65 ans a connu une augmentation sensible en 10 ans (1998-2009) : on vieillit aujourd'hui en demeurant bien plus mobile qu'auparavant.

Avec l'âge, on assiste aussi à la diminution des aires de déplacements ainsi qu'à une modification de la structure des motifs de déplacements.

Logiquement, les déplacements en lien avec le travail disparaissent, les déplacements pour motif accompagnement et les déplacements secondaires (dont l'origine n'est pas le domicile de la personne) diminuent.

Plus on viellit et moins les activités se succèdent dans la journée sans retour au domicile.

Les seniors se déplacent davantage en heure creuse.

Enfin, les seniors d'aujourd'hui sont le fruit des périodes de la voiture « reine » : on observe notamment une augmentation du recours à la voiture chez les femmes de plus de 55 ans et les hommes de plus de 75 ans alors qu'il stagne ou régresse dans les autres catégories. Parallèlement, de plus en plus de seniors sont détenteurs du permis de conduire.

Le recours à la marche progresse avec l'âge alors que les transports collectifs et le vélo sont peu utilisés.

Les conséquences de ce double phénomène – vieillissement démographique et évolutions de la mobilité – interrogent les politiques publiques à mettre en œuvre dans ce domaine.

En effet, les politiques sociales et de santé publique ainsi que les politiques urbaines sont à développer pour maintenir la mobilité des personnes âgées et donc leur autonomie et indépendance.

Les seniors deviennent une cible à privilégier pour le développement de l'éco-mobilité. Les politiques de mobilité seront à adapter si l'on veut tendre vers une mobilité plus durable de ces personnes dont la voiture apparait comme un mode structurant de leurs pratiques de déplacements.

Les analyses produites dans cette publication sont issues des exploitations des deux dernières enquêtes ménages déplacements (EMD) réalisées en 1998 et 2009 sur l'agglomération bordelaise et de l'enquête déplacements grand territoire (EDGT) menée sur le reste de la Gironde en 2009.

Crédits

Sous la direction de :
Antonio Gonzalez-Alvarez

Chef de projet :
Valérie Diaz

Équipe projet :
Caroline De Vellis
Charlotte Dufour
Stella Manning
François Peron

Conception graphique :
Christine Dubart

© a'urba | janvier 2018

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org