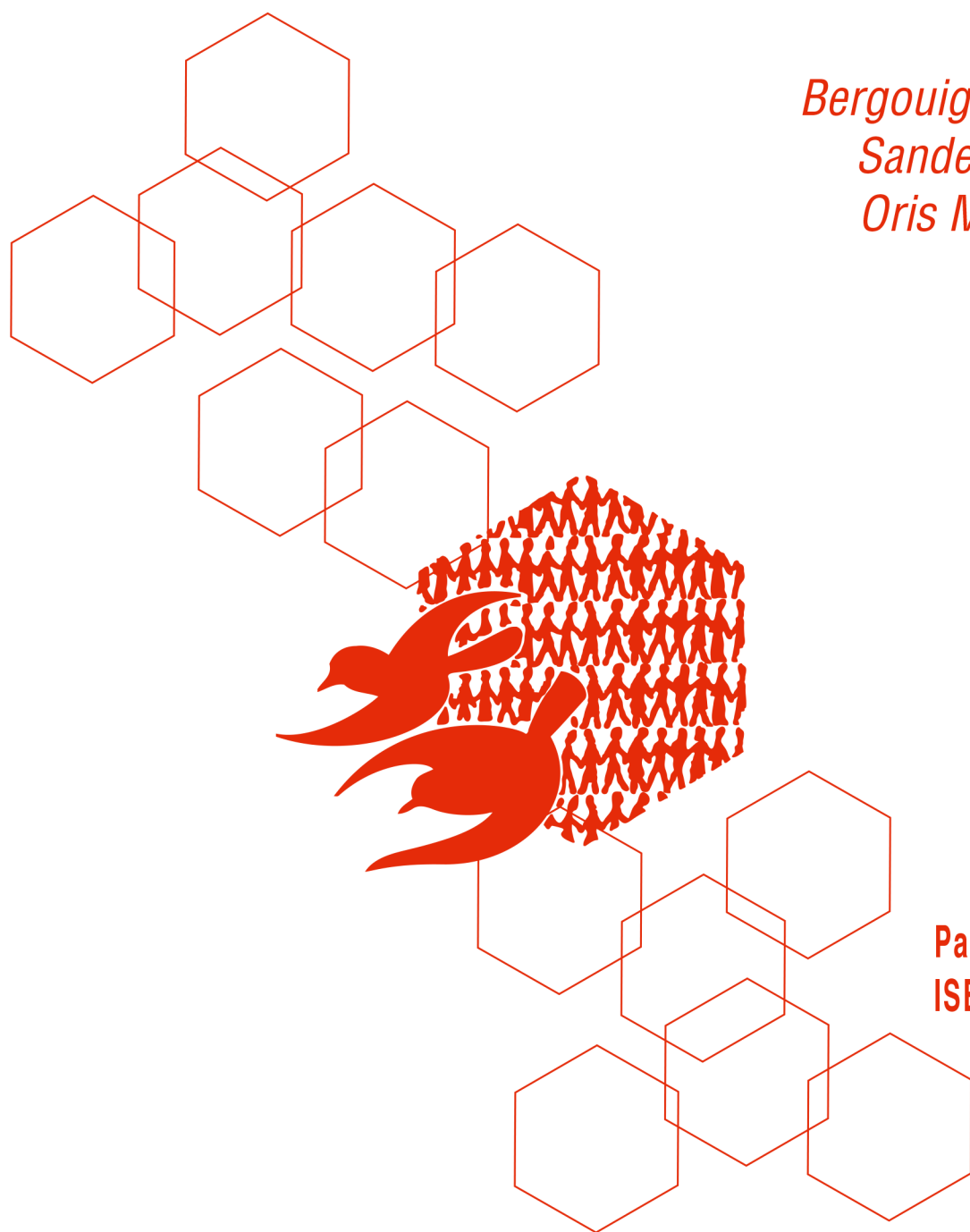


Quand le vieillissement change la donne : enjeux démographiques, politiques et socioéconomiques

*Bergouignan Christophe,
Sanderson Jean-Paul,
Oris Michel (éditeurs)*



Paris, 2020
ISBN 978-2-901107-03-3

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES DÉMOGRAPHES DE LANGUE FRANÇAISE
AIDELF – 9, cours des Humanités - CS 50004 – 93322 Aubervilliers Cedex (France) – <http://www.aidelf.org>

Quand le vieillissement change la donne : enjeux démographiques, politiques et socioéconomiques

Édité par Christophe Bergouignan, Jean-Paul Sanderson et Michel Oris
2020

Jean-Paul Sanderson, Christophe Bergouignan, Michel Oris Quand le vieillissement change la donne : enjeux démographiques, politiques et socioéconomiques	3
Claude-Michel Loriaux Quand le vieillissement démographique bouleverse la vie des citoyens et perturbe l'organisation de nos sociétés : petite histoire d'un combat personnel pour une vieillesse (re)valorisée	5
Maria João Guardado Moreira, Vitor Pinheira Le développement de politiques publiques municipales pour un vieillissement actif	29
Jean-Luc Guyot, Grégoire Lits, Jacques Marquet La prospective du bien vieillir : examen critique d'un exercice wallon	43
Claude-Michel Loriaux, André Lambert, Louis Lohlé-Tart Politiques de la vieillesse et politiques du vieillissement : le grand écart ?	61
Willy Adrien Yakam, Yves Carrière, Thomas Legrand Vulnérabilité des personnes âgées au Cameroun : formes et facteurs	75
Marcel Nkoma Pension vieillesse et pauvreté des personnes âgées au Cameroun	95
Bilampo Gnoumou Thiombiano, Jean-François Kobiane, Noufou Savadogo Vieillesse au Burkina Faso, les femmes sont-elles plus vulnérables que les hommes ?	111
Maria Cristina Sousa Gomes, João Lourenço Marques, Inês Castro Sá Vieillissement et difficultés : peut-on différencier, au niveau local, les difficultés exprimées par les personnes âgées au Portugal en 2011 ?	131
Marie-Noëlle Duquenne, Stamatina Kaklamani, Dimitris Karkanis Compréhension et mesure du vieillissement dans les zones rurales en Grèce : un processus complexe et pluriel	147
Virginie Dejoux La mobilité quotidienne des personnes âgées en France	167
Armelle Klein, Frédéric Sandron Attitudes et opinions des personnes âgées face aux nouvelles technologies. Résultats d'une enquête à La Réunion	175

La mobilité quotidienne des personnes âgées en France

DEJOUX Virginie*

Introduction

La mobilité est un élément clé de la vie quotidienne des individus et un des premiers maillons dans la quête d'autonomie. Les difficultés à se déplacer, entraînant la sédentarité ou une mobilité réduite, peuvent en effet constituer un frein à la participation et à l'insertion sociale et faire ainsi apparaître des inégalités. De plus, avec l'avancée en âge, de nombreux changements socio-démographiques surviennent et peuvent modifier les habitudes et possibilités de déplacements des personnes : la fin de l'activité professionnelle, l'apparition de déficiences entraînant des incapacités en termes de mobilité, l'arrêt de la conduite automobile, le veuvage, en sont des exemples.

D'un point de vue de politiques publiques, la mesure et la compréhension des déplacements des personnes âgées est importante, que ce soit dans le cadre de l'autonomie de ces personnes et notamment le maintien à domicile, mais également au regard des politiques d'accessibilité menées depuis la fin des années 80. Par exemple, en 1989 le gouvernement menait « un plan d'action destiné à faciliter l'accès des transports en commun des personnes handicapés », en 1991 « une loi pour faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées est promulguée » et enfin, le 11 février 2005 est promulguée la loi n° 2005-102 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, qui indique que l'ensemble de la chaîne du déplacement doit être organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Des études antérieures ont montré que ce sont essentiellement les personnes âgées qui sont touchées par des difficultés lors de leurs déplacements (Dejoux *et al.*, 2009 ; Dejoux, 2010). Or la France, comme de nombreux pays connaît depuis plusieurs années et connaîtra encore dans les années à venir un vieillissement inéluctable de sa population. Au 1^{er} janvier 2019, sur 64,8 millions de personnes en France métropolitaine, 20,3 % sont âgées de 60 ans et plus, dont 9,4 % de 75 ans et plus. Ces parts, déjà élevées, sont d'après les projections de l'Insee, amenées à poursuivre leur évolution et devraient atteindre en 2060, respectivement 26,7 % et 16,2 % (Blanpain, Buisson, 2016). Et même si l'espérance de vie sans gêne dans les déplacements à 65 ans a augmenté, passant de 12 ans en 1993 à 13,5 en

* MCF en démographie, Université de Bourgogne. Membre du Centre Georges Chevrier-UMR CNRS 7366. Chercheure associée au CRIDUP – Université Paris 1.

2007 (Sieurin *et al.*, 2011), cette question reste centrale pour les plus âgées. Comme le dit Jean-Pierre Orfeuil, la mobilité, « victoire sociale » du xx^e siècle, est devenue une « impérieuse nécessité » (2006).

Avec des caractéristiques sociodémographiques spécifiques (encadré 1), telles qu'un nombre moyen de personne par ménage faible, une part importante de personnes sans diplôme, ou un niveau de motorisation inférieure à l'ensemble de la population, les personnes âgées, n'ont probablement pas les mêmes besoins de déplacements que le reste de la population.

L'objectif de cet article est donc de comprendre et analyser la mobilité des personnes âgées. Le nombre, la distance et la durée des déplacements des personnes âgées sont-ils identiques à ceux de l'ensemble de la population ? Avec l'avancée en âge, les personnes âgées ont-elles une mobilité plus réduite en termes de nombre et distance ? Quels modes de transports privilégient les personnes âgées ? sont autant de questions auxquelles cet article tentera d'apporter des réponses, pour permettre une meilleure compréhension des besoins de la population âgée en France et définir ainsi les actions à mener dans un objectif privilégié d'autonomie et de maintien à domicile de cette population.

Pour cela notre recherche se base sur l'enquête nationale sur les transports et les déplacements conduites par le Service Économie, Statistiques et Prospective (SESP) du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (MTETM) et l'INSEE (encadré 2).

Après avoir présenté dans une première partie l'évolution de la fréquence des déplacements selon l'âge, nous analyserons la distance parcourue quotidiennement par les personnes âgées et aborderons dans une dernière partie les modes de déplacements utilisées par ces personnes.

Encadré 1 : Qui sont les personnes âgées ?

Il faut rappeler que l'Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements (cf. encadré 2), ne s'intéresse qu'aux personnes vivant en logement ordinaire (sont donc exclues de l'étude les personnes résidant en institution).

En 2007-08, la France comptait environ 9,6 millions de personnes âgées de 65 ans et plus résidant en ménage ordinaire, dont 58 % sont des femmes. Ne tenant compte que des personnes en logement ordinaire (plus jeunes et moins dépendantes que celles résidant en institution), l'âge moyen de cette sous-population est de 74,6 ans avec une répartition par classe d'âge comme présentée ci-dessous.

Tableau 1. Répartition de la population âgée selon la classe d'âges

Classe d'âge	65-69 ans	70-74 ans	75-79 ans	80-84 ans	85 ans et +
%	28,9	25,3	21,3	14,6	9,9

La taille moyenne des ménages est de 1,8. Seuls 10 % des ménages sont composés de 3 personnes ou plus. Presqu'un tiers des personnes âgées vivent seules et ce pourcentage augmente très vite avec l'âge : de 23 % entre 65 et 74 ans, il atteint plus de 39 % chez les 75 ans et plus.

Tableau 2. Répartition de la population âgée selon la taille des ménages

Nombre de personnes par ménage (en %)	1	2	3 et +
65-74 ans	22,6	39,1	30,1
75 ans et +	39,1	53,4	7,6

Concernant le niveau d'étude, 27 % des personnes âgées de 65 ans et plus n'ont pas de diplôme et près de 40 % un diplôme de niveau primaire. Les effets de génération, entraîné par la démocratisation du système scolaire, conduit à un niveau d'étude observé décroissant avec l'âge. Ainsi alors que 58 % des personnes âgées de 65 à 74 ans n'ont pas de diplôme ou au plus un diplôme d'étude primaire, ce pourcentage atteint plus de 76 % parmi les personnes âgées de 75 ans et plus.

Tableau 3. Répartition de la population âgée selon le niveau de diplôme

Niveau de diplôme (en %)	Pas de diplôme	Primaire	Secondaire	Supérieur
65-74 ans	25,1	33,2	29,8	11,9
75 ans et +	29,0	47,3	17,3	6,4

Près de 30 % des personnes âgées de 65 ans et plus déclarent être gênées physiquement ou limitées dans leur déplacement hors du domicile quelque soit le mode de transport utilisé. Cette gêne déclarée augmente fortement avec l'âge : alors que 17,5 % des personnes âgées de 65 à 69 ans déclarent rencontrer ces difficultés, cette part atteint près de 43 % des personnes âgées de 75 ans et plus.

Tableau 4. Répartition de la population âgée selon la gêne déclarée lors des déplacements

Niveau de gêne dans les déplacements (en %)	Gênée, mais peut se déplacer seule sur tous les itinéraires	Gênée, mais peut se déplacer seule sur certains itinéraires	Ne peut pas se déplacer seule	Pas de gêne
65-74 ans	8,9	5,1	3,5	82,5
75 ans et +	15,3	11,8	15,5	57,4

Le taux d'équipement des ménages, c'est-à-dire le pourcentage de ménages possédant au moins une voiture est de 75 % des ménages dont la personne interrogée a 65 ans ou plus (contre 87 % pour l'ensemble de la population). La motorisation, c'est-à-dire le nombre moyen de véhicule étant de 0,97 (contre 1,4 pour l'ensemble de la population). Et 72 % des personnes âgées de 65 ans et plus possèdent le permis de conduite (contre 83 % pour l'ensemble de la population).

Encadré 2 : L'enquête nationale sur les transports et les déplacements (ENTD)

L'ENTD a été conduit en 2007-2008 par l'Insee, le Ministère en charge des transports et l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets). Elle est la cinquième enquête transport réalisée depuis les années 60 en France (après celle de 1966-67, 1973-74, 1981-82, 1993-94).

L'objectif principal est la connaissance des déplacements des ménages résident en France et celle de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels (Armoogum *et al.*, 2007).

La collecte de l'édition 2007-2008 s'est déroulée en six vagues entre le 30 avril 2007 et le 27 avril 2008, réalisée par des enquêteurs en face-à-face à l'aide du programme CAPI. Environ 20 000 ménages, soit près de 45 000 individus ont répondu à l'enquête (les données présentées ici sont pondérées afin de donner une image représentative de la population en France).

Une mobilité faible

Afin d'analyser précisément la mobilité des personnes âgées, nous allons dans cette première partie présenter les caractéristiques de déplacements de cette population en termes de fréquence.

En moyenne, 66 % des personnes âgées de 65 ans et plus se sont déplacés la veille de l'enquête. La moyenne sur l'ensemble de la population atteint 83 %. Les personnes âgées restent donc plus à leur domicile que le reste de la population. La mobilité diminue donc avec l'âge et chute à partir de 75 ans, avec seulement 56 % de personnes s'étant déplacé la veille de l'enquête [Il est à noter que les femmes sortent moins de leur domicile.]. L'équipement des ménages chez les personnes âgées semblent jouer un rôle dans la mobilité : alors que près de 70 % des personnes possédant au moins une voiture se sont déplacées la veille de l'enquête, ce pourcentage tombe à seulement 55 % de celles qui n'en possède pas. Il en est de même pour la composition des ménages, où nous pouvons constater que les personnes seules se déplacent moins que les autres, avec des pourcentages respectifs de personnes s'étant déplacé la veille de 61 % et 68 %. Enfin, la déclaration d'une gêne dans les déplacements est extrêmement corrélée avec la mobilité la veille de l'enquête, dans la mesure où près de 74 % des personnes âgées de 65 ans et plus, qui ne déclarent pas de difficulté de déplacement se sont déplacées la veille, contre seulement 47 % parmi celles rencontrant des difficultés à se déplacer en dehors du domicile.

Le second constat qui peut être fait est que les personnes âgées de 65 ans et plus se déplacent moins que les autres. En effet, alors que pour l'ensemble de la population le nombre moyen de déplacements par jour et par personne est de 3,1, cette moyenne n'atteint que 2,5 déplacements pour les personnes âgées de 65 à 74 ans (tableau 5). La première raison, pouvant expliquer cette diminution réside dans le passage à la retraite. En effet, les déplacements ayant comme motif le travail deviennent quasiment nuls chez les personnes âgées de 65 ans et +. Toutefois, l'arrêt du travail n'explique pas toute la différence. Nous constatons en effet que plus on avance en âge, plus le nombre de déplacements diminue, atteignant seulement 1,6 chez les 75 ans et plus. Et même si la mobilité chez les personnes âgées n'est pas forcément valorisée, dans la mesure où avec le vieillissement, le domicile devient une préférence pour les lieux d'activités de loisirs, la mobilité quotidienne nous informe tout de même sur la capacité à se déplacer, la propension à sortir, ainsi que la connaissance et la maîtrise de l'environnement extérieur (Pochet, 1996).

Tableau 5. Les principales caractéristiques de déplacements des personnes âgées

Caractéristiques	65 à 74 ans	75 ans ou plus	Ensemble
Population concernée (en milliers)	5 199	4 394	56 173
Nombre de déplacements par personne	2,5	1,6	3,1
Distance moyenne par déplacement (en km)	6,7	5,0	8,0
Temps moyen par déplacement (en mn)	18,4	17,7	17,9

Champ : Personnes de 6 ans ou plus, déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile

Sources : d'après l'ENTD (2007-2008), INSEE-SOeS-INRETS

Si l'on observe plus précisément le nombre moyen de déplacements par jour et par personne des personnes âgées, nous constatons des différences notables selon les caractéristiques sociodémographiques des personnes (tableau 6). Toutefois il est intéressant de noter ici que les différences liées aux caractéristiques sociodémographiques en termes de nombre moyen de déplacements, semblent suivre les tendances observées sur la mobilité de l'ensemble de la population. Ainsi, comme pour l'ensemble de la population, parmi les personnes âgées, ce sont les hommes, les conducteurs réguliers, les personnes appartenant à un ménage de grande taille et les personnes non gênées dans leurs déplacements qui se déplacent le plus. Toutefois, la prise en compte de cette mobilité quotidienne liée aux caractéristiques sociodémographiques est très importante : d'une part, comme nous l'avons souligné auparavant, nous sommes dans un contexte de vieillissement de la population, qui entrainera une augmentation notable de la part des personnes âgées dans la population ; d'autre part, nous avons montré précédemment

Tableau 6. Nombre moyen de déplacements

Caractéristiques sociodémographiques	65 ans et +	Ensemble
Sexe		
Hommes	2,3	3,2
Femmes	1,9	3,1
Possession du permis et pratique de la conduite		
Conduit régulièrement	2,6	3,5
Ne conduit pas régulièrement	1,6	2,5
Pas de permis de conduire	1,5	2,4
Nombre de personne par ménage		
1	1,9	2,8
2	2,1	2,8
3	2,1	3,3
4 et +	3,1	3,5
Gêne dans les déplacements		
Oui	1,4	1,8
Non	2,4	3,3

que les personnes âgées regroupaient des caractéristiques sociodémographiques spécifiques. En effet, nous avons mis en évidence précédemment qu'en raison du différentiel d'espérance de vie, la part des femmes est largement supérieure chez les personnes âgées. De même, avec l'avancée en âge, la survenue ou l'accroissement des déficiences, peuvent conduire à des incapacités en termes de déplacements et donc à la déclaration de gêne. Gênes, qui entre autres facteurs peuvent conduire à la diminution ou l'arrêt de la conduite automobile. Toutes ces caractéristiques entraînant donc une influence sur leurs déplacements.

... et de proximité

Parallèlement à ces résultats, alors que la distance moyenne parcourue par déplacement est de 8 km pour l'ensemble de la population, elle n'est que de 6,7 km pour les personnes âgées de 65 à 74 ans et 5 km pour celles de 75 ans ou plus (tableau 5). Aussi si l'on regarde la répartition des déplacements selon la distance, on constate qu'environ 40 % de ceux effectués par les personnes âgées de 65 à 74 ans et près de 50 % de ceux effectués par les 75 ans et plus, font moins de 2 km (tableau 7). Ce qui signifie que plus on avance en âge, plus les activités (achats, visite, loisirs) se font dans un périmètre restreint, proche du domicile. Cette proximité des déplacements, peut être accentuée par la réorganisation de certaines activités avec l'avancée en âge : par exemple, les courses dans les hyper ou supermarché (moins privilégiés par les personnes âgées – Benlahrech *et al.* 2001), nécessitant souvent des trajets plus longs, peuvent être délégués à un tiers ; autre exemple, les visites à un proche peuvent se réaliser au domicile de la personne. Toutefois, n'oublions pas que certains déplacements contraints, notamment pour les soins, nécessitent de parcourir parfois des distances plus longues.

Tableau 7. Répartition des distances parcourues par déplacement

Tranches de distance	65 à 74 ans	75 ans ou plus	Ensemble
De 0 à moins de 2 km	40,2	47,0	34,3
De 2 à moins de 5 km	23,3	25,8	23,2
De 5 à moins de 10 km	17,3	13,6	17,7
De 10 à moins de 20 km	10,1	8,8	13,7
De 20 à moins de 40 km	7,2	3,8	8,4
De 40 km ou plus	1,9	1,0	2,7

Champ : Personnes de 6 ans ou plus, déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile

Sources : d'après l'ENTD (2007-2008), INSEE-SOeS-INRETS

Malgré la diminution assez importante avec l'âge de la distance parcourue par déplacement (– 1,7 km en moyenne entre les personnes âgées de 65 à 74 ans et celles âgées de 75 ans et plus), le temps moyen ne diminue que très peu, stagnant plutôt autour des 18 minutes en moyenne par déplacement. Au-delà des difficultés motrices qui augmentent avec l'âge, une des principales raisons de ce résultat est l'évolution des modes de déplacements.

Un délaissement de la voiture

En effet, alors que près de 65 % des déplacements de l'ensemble de la population sont réalisés en voiture, cette part diminue à 62 % pour les personnes âgées de 65 à 74 ans, mais surtout tombe à 51 % pour celles âgées de 75 ans et plus (tableau 3). Cette diminution de la part d'utilisation de la voiture lors des déplacements se fait majoritairement au profit de la marche à pied (près de 40 % des déplacements parmi les personnes âgées de 75 ans et plus). Ainsi l'importance de la marche à pied parmi les déplacements des personnes âgées, explique en grande partie les déplacements plus courts en distance mais pas nécessairement en temps.

Quant aux déplacements en transports collectifs, leurs fréquences, moins importantes que dans l'ensemble de la population, sont directement liées à leur pénibilité (Dumas, 2012). Parmi les principales limitations, on retrouve les distances de marches (entre domicile ou lieu d'activité et point d'arrêt), le confort d'attente aux arrêts, mais également le manque d'attention du chauffeur (Le Ruyet et Dejeammes, 2005).

Tableau 8. Répartition des modes de déplacements

Mode principal	65 à 74 ans	75 ans ou plus	Ensemble
Marche à pied	30,3	39,7	22,3
Transports collectifs	4,2	6,2	8,3
Voiture	62,1	51,3	64,8
Deux roues	0,1	0,5	1,7
Bicyclette	3,2	2,3	2,7
Autres modes	0,1	0,0	0,2

Champ : Personnes de 6 ans ou plus, déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile

Sources : d'après l'ENTD (2007-2008), INSEE-SOeS-INRETS

Conclusion

Pour conclure, nous avons pu observer au travers des résultats de l'enquête nationale sur les transports et les déplacements que les personnes âgées ont une mobilité spécifique : ils se déplacent moins, moins loin et plus à pied. Cette mobilité s'explique en partie par les caractéristiques sociodémographiques de cette sous-population et en premier lieu par l'arrêt des déplacements domicile-travail, engendré par le passage à la retraite.

En s'attachant à comparer les personnes âgées de 65 à 74 ans à celles âgées de 75 ans et plus, nous avons pu pointer que l'avancée en âge modifie la mobilité quotidienne des personnes. Au-delà de l'arrêt de l'activité professionnelle, les personnes âgées rencontrent différentes étapes pouvant influencer significativement leur mobilité quotidienne, telles que le veuvage ou l'arrêt de la conduite automobile.

Au-delà de 65 ans, la proportion de personnes vivant seules s'accroît fortement (Pennec et Toulemon, 2011) modifiant d'une part les besoins de déplacements, mais également les possibilités : comment maintenir l'autonomie des veuves dans des générations âgées actuelles où le conjoint était souvent le seul à posséder le permis de conduire ou à utiliser encore la voiture ; à une époque où les personnes âgées sont de plus en plus motorisées et utilisent de plus en plus la voiture (Pochet, 2003), comment palier à la perte de liberté et d'autonomie lors de l'arrêt de la conduite automobile (Espinasse, 2006).

La mise en accessibilité récente des transports en commun, permet en partie de répondre à ces problématiques. Toutefois, certaines difficultés persistent, notamment en raison de la non disponibilité des transports en commun essentiellement dans les zones plus éloignées des centres-villes ou dans les zones rurales. Aussi, certaines personnes âgées ne peuvent-elles pas utiliser ces transports, par exemple au moment de la survenue d'incapacités liées à l'âge. Malgré les limites et les contraintes encore soulevées (Dejoux, 2010), une des solutions pourraient être le développement des transports à la demande organisés par les Autorités organisatrices de transport.

Cette évolution de la mobilité avec l'âge est très importante à prendre en compte dans le contexte de vieillissement de la population française, afin de répondre aux besoins des plus âgés.

Références bibliographiques

- Armoogum J., Hubert J.-P., Bonnel P., Madre J.-L. 2007. *Préparer la prochaine enquête nationale transport avec un regard international*, INRETS, DRAST, 123 p.
- Benlahrech N., Le Ruyet A., Livebardon C., Dejeammes M. 2001. *La mobilité des personnes âgées : analyse des enquêtes ménages déplacements*, Rapport CERTU, 54 p.
- Blanpain N., Buisson G. 2016. *Projections de population à l'horizon 2070*. Insee Première. n° 1619.
- Dejoux V. 2010. *Situation de handicap lors des déplacements : caractéristiques individuelles, pratiques de mobilité, environnement physique et social*, ANRT, 275 p.
- Dejoux V., Bussiere Y., Madre J.-L., Armoogum J. 2009. *Projection of the Daily travel of an Ageing Population : The Paris and Montreal Case, 1975-2020*, *Transport Reviews*, vol. 30, n° 4, pp. 495-515.
- Dumas C. 2012. *Mobilité des personnes âgées, Gérontologie et société*, vol 35, n° 141), pp. 63-76.
- Espinasse C. 2006. *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées*. Rapport Predit, 76 p.
- Le Ruyet A., Dejeammes M. 2005. *Personnes âgées et transports collectifs*, CERTU. 73 p.
- Orfeuil J.-P. 2006. *La mobilité comme nouvelle question sociale*. Journée d'étude « Faire société en France et en Europe au XXI^e siècle » (25 avril 2006). Centre d'Analyse Stratégique.
- Pennec S. Toulemon L. 2011. *Combien de personnes résident seules en France ?*, *Population et sociétés*, n° 484.
- Pochet P. 2003. *Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées : évolutions actuelles et enjeux*, *Recherche Transports Sécurité*, 2003, pp. 93-106.
- Pochet P. 1996. *La mobilité quotidienne des personnes âgées : entre sédentarité, vie de quartier et motorisation*, *Gérontologie et Sociétés*, pp. 91-106.
- Sieurin A., Cambois E., Robine J.-M. 2011. *Les espérances de vie sans incapacité en France*, Document de travail 170, Ined.