

Vers de nouvelles formes de mobilités des personnes âgées ? Le cas de l'agglomération toulonnaise

Lionel KIEFFER

UMR 7300 Espace, Aix-Marseille Université

En 2020, les 60 ans ou plus pourraient représenter plus du quart de la population nationale (Insee, 2007) et plus du tiers de la population du département du Var (Audat, 2013). Les seniors seront au cœur des défis des sociétés de demain. Au-delà des questions liées aux retraites ou à la dépendance de cette population qui ne cesse de croître, les enjeux liés à l'impact des changements de pratiques quotidiennes méritent également d'être abordés.

Les populations évoluent, leur mobilité aussi. Ce constat est d'autant plus vrai pour les personnes que nous qualifierons d'âgées (personnes de 60 ans ou plus). L'étude de leurs pratiques quotidiennes de mobilité donne des indications précieuses sur leurs modes de vie et donc leurs besoins en matière d'offre de transports. Ce qui doit retenir l'attention, c'est la période charnière où une personne cesse une activité professionnelle. Ce phénomène, conjugué à l'entrée dans des âges plus avancés, va nous amener à considérer ces personnes comme potentiellement vulnérables face aux problématiques actuelles de mobilité.

L'enquête Ménages-Déplacements (EMD) de l'aire métropolitaine toulonnaise (AMT)¹ réalisée sur 1,95 % de la population totale² constitue un objet d'étude intéressant pour mettre en avant ces enjeux à la croisée des politiques publiques de transports, des politiques économiques et des attentes sociales d'une population croissante.

La mobilité quotidienne des personnes âgées s'opère avec des contraintes inhérentes à cette catégorie d'âge. Les capacités physiques déclinent, le cercle familial se rétrécit et, plus globalement, le passage à la retraite implique une redéfinition de l'organisation de la mobilité quotidienne. Nous montrerons toutefois que les seniors ne se déplacent pas systématiquement moins que les plus jeunes, mais qu'ils vivent leur mobilité quotidienne différemment.

¹ L'enquête Ménages-Déplacements de l'aire métropolitaine toulonnaise (AMT) a été réalisée sur la période 2007-2008 selon la méthode standard Certu (1998). Elle concernait 5 241 ménages, soit 11 327 personnes. 39 903 déplacements ont été recensés.

² L'échantillon est relativement important par comparaison avec celui des EMD antérieures (inférieur à 1,6 % ; Certu, 1998).

Des seniors, des mobilités

Observer la mobilité des 60 ans ou plus ne consiste pas à étudier une population homogène. Bien au contraire, il existe des seuils où la mobilité évolue significativement au cours d'une vie, et ceci est aussi vrai au-delà de 60 ans. Si l'entrée dans la catégorie des sexagénaires marque une baisse significative de la mobilité, la baisse est en fait observable dès 40 ans (Dejeammes *et al.*, 2001).

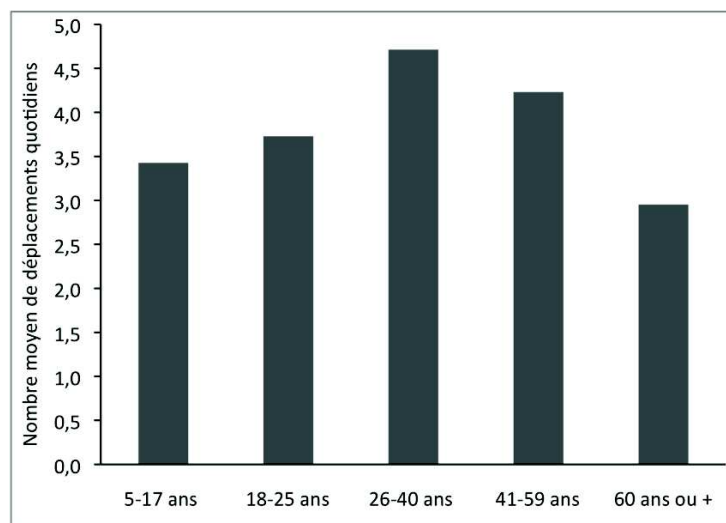
Personnes âgées et mobilité

Une baisse significative de la mobilité

Un seuil marqué à 60 ans

À partir de 60 ans, un nouveau seuil est visible. Les 41-59 ans de la population d'étude réalisent en moyenne 4,2 déplacements quotidiens ; les 60 ans ou plus en réalisent 2,9. Le nombre de déplacements d'un individu croît durant les 35 premières années de sa vie, pour se stabiliser autour de 35 ans, puis commence à diminuer à partir de 40 ans (figure 1). Cette diminution du nombre de déplacements trouve plusieurs facteurs explicatifs qui seront développés. Si, de manière générale, la mobilité des 60 ans ou plus est plus faible, la baisse opère cependant en deux temps : le premier entre 60 et 75 ans ; le second à partir de 75 ans.

FIGURE 1 : NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DE L'AMT ÂGÉS DE 5 ANS OU PLUS



Source : EMD de l'AMT.

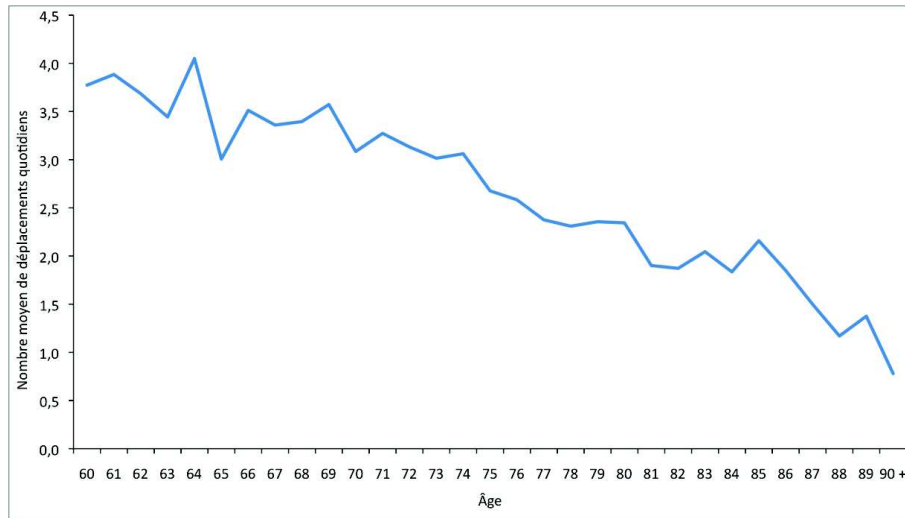
Une mobilité fortement réduite au-delà de 75 ans

Les seniors de moins de 75 ans conservent une mobilité relativement forte avec un rythme quotidien soutenu des sorties du domicile, même après l'arrêt de l'activité professionnelle (pratiques héritées ; Gaillard et Ragot, 2009).

Pour les personnes de 75 ans ou plus, considérées comme dépendantes physiquement dans leurs déplacements (Dejeammes *et al.*, 2001), une nouvelle baisse significative du nombre de déplacements quotidiens est observable (figure 2). Après s'être interrogée sur cette

problématique de dépendance, la réglementation française inclut les personnes de 60 ans ou plus dans la catégorie des « personnes à mobilité réduite » (PMR).

FIGURE 2 : LA MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES DE 60 ANS OU PLUS DANS L'AMT



Source : EMD de l'AMT.

Cette vulnérabilité face à la mobilité devient de plus en plus évidente au fur et à mesure que les facteurs conduisant à une baisse de la mobilité apparaissent. Capacités physiques limitées, arrêt de l'usage de la voiture, veuvage ou, plus simplement, absence de besoin de se déplacer, sont autant de raisons qui peuvent pousser une personne âgée à limiter ses déplacements quotidiens (Dejeammes *et al.*, 2001).

Ce phénomène se confirme à la lecture des données sur l'immobilité dans l'aire métropolitaine toulonnaise. Sur les 1 499 personnes ne s'étant pas déplacées la veille¹ de l'enquête, les deux tiers ont 60 ans ou plus et plus du tiers ont 75 ans ou plus.

Les personnes âgées restent mobiles !

Considérer les seniors comme des non-mobiles reviendrait à occulter une grande partie de la mobilité quotidienne d'une population. L'arrêt d'une activité professionnelle et l'avance en âge sont des facteurs limitatifs de la mobilité, mais ils ne la stoppent pas (Certu, 2002).

On ne devient pas immobile du jour au lendemain. Vivre l'immobilité est tout à fait envisageable, comme l'expliquent Gaillard et Ragot (2009). Le choix de ne pas se déplacer est une chose normalisée par la population âgée. Que ce soit par conscience des risques que cela peut entraîner ou bien par simple envie de rester au domicile.

La baisse du nombre de déplacements est-elle la conséquence d'une logique préférentielle ou d'un raisonnement en vue de la préservation, notamment physique, de la

¹ L'enquête standard Certu recense les déplacements effectués la veille par chaque membre âgé de 5 ans ou plus du ménage enquêté (Certu, 1998).

personne ? C'est sur ce point qu'Hubert *et al.* (2004) présentent les trois niveaux de vulnérabilité pouvant conditionner la mobilité de la personne. D'abord, les capacités psychomotrices (motivation, compétences...) qui, comme présenté précédemment, impactent fortement la capacité à se déplacer. Ensuite, le niveau physique où l'individu se retrouve confronté à lui-même et à sa capacité propre à se mouvoir dans l'espace avec plus ou moins d'aide (cane, déambulateur, fauteuil roulant). Enfin, le niveau social (situation familiale, contexte...) qui mettra en avant l'importance du réseau social (famille, amis, aide extérieure) pour ce type de population et pour une possible assistance à la vie quotidienne et donc à la mobilité (accompagnant, services, etc.).

D'une évolution générationnelle

Évolution des pratiques de mobilité et progrès technique

Un usage prolongé de la voiture pour les jeunes retraités

La baisse de mobilité des personnes âgées se manifeste d'abord par une diminution des déplacements en véhicule personnel (voiture ou deux-roues motorisé). Bien que ce mode soit moins employé, il reste le mode préférentiel pour 38 % des déplacements. Cet usage important du véhicule personnel est caractéristique de cette génération de personnes âgées (Gart, 2009 ; Drulhe et Pervanchon, 2002). Les 60 ans ou plus ont grandi avec la voiture et leur vie professionnelle a été rythmée par son usage, ce qui n'est pas le cas de la génération précédente. On constate qu'un quart des 75 ans ou plus actuels ne possèdent pas le permis de conduire, contre seulement 12 % des 60-74 ans.

Le maintien d'un certain niveau de motorisation semble même être une des préoccupations des nouveaux seniors. À l'inverse, les plus âgés vont faire de la marche leur mode de déplacement préférentiel (51 % des déplacements). Comme pour les autres classes d'âges, c'est la liberté et l'autonomie que permet le véhicule personnel qui sont déterminantes. Ce constat vient en contradiction avec ce qui a été vu précédemment. Alors que les capacités psychosomatiques sont réduites, on remarque que la marche redevient le mode clé. Ce faisant, les distances parcourues par ces personnes sont nettement plus courtes que celles parcourues par les plus jeunes. Nous devons également tenir compte du fait que l'usage d'un véhicule personnel peut être possible par l'intermédiaire d'une personne « accompagnante », permettant à une personne en incapacité de conduire de bénéficier des avantages procurés (Gaillard et Ragot, 2009).

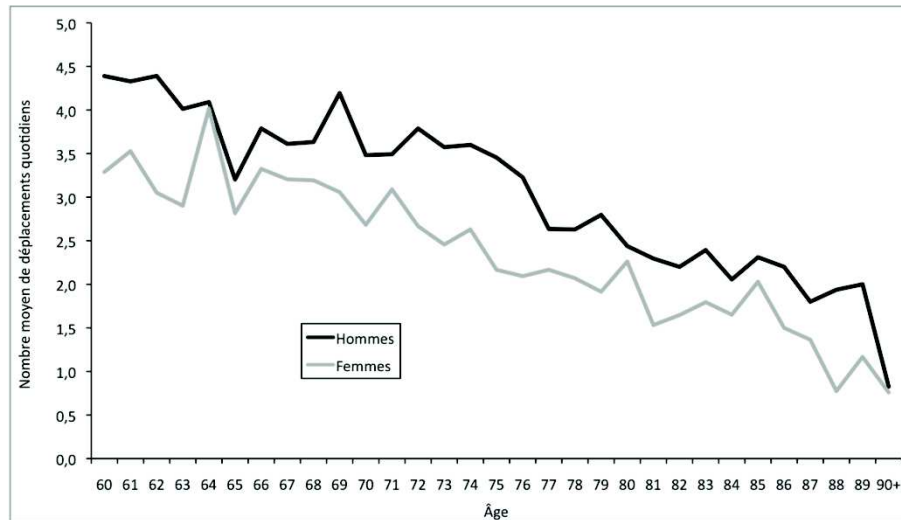
Devons-nous considérer l'abandon de la voiture comme un facteur d'isolement social ? L'arrêt de la conduite a un aspect fortement négatif. Il peut même être vécu comme une « mort sociale », ce qui amène les intéressés à repousser au maximum l'abandon de leur véhicule (Gart, 2009).

Une différence hommes-femmes qui s'inverse avec l'âge

Si des tendances différentes sont visibles en fonction de l'âge, le sexe est également une variable discriminante des pratiques de mobilité des personnes âgées. Alors que les

femmes ont « rattrapé » les hommes en nombre de déplacements quotidiens (Coutras, 1997), leur mobilité diminue plus rapidement après 60 ans (figure 3).

FIGURE 3 : MOBILITÉ DES HOMMES ET DES FEMMES ÂGÉS DE 60 ANS OU PLUS DANS L'AMT



Source : EMD de l'AMT

Si elles se déplacent moins que les hommes, les femmes sont toutefois plus nombreuses au fur et à mesure que l'on avance dans les âges (Delbès *et al.*, 2006). Sur le territoire de l'AMT, 40 % d'entre elles vivent seules à partir de 60 ans, contre 18 % des hommes. À partir de 85 ans, elles sont 66 % à connaître cette situation (30 % chez les hommes). Ce type de situation décidé ou non (séparation, divorce, veuvage ou placement du conjoint en institut spécialisé) conduit à une vulnérabilité et une dépendance plus importantes des femmes.

L'impact du passage à la retraite

Si les caractéristiques personnelles influent fortement sur la mobilité quotidienne, il faut également tenir compte du facteur – déterminant dans la vie d'un individu – qu'est le passage à la retraite. Cette période charnière conditionne fortement la mobilité d'une personne âgée qui conservera à la fois des habitudes de mobilité auxquelles elle intégrera de nouvelles possibilités liées à une liberté plus grande d'organisation des sorties¹.

L'arrêt de l'activité professionnelle

Les 60 ans ou plus de l'AMT sont dans 99,7 % des cas à la retraite. Au-delà des résultats présentés précédemment, les évolutions en matière de distribution des déplacements et de la construction des chaînes de déplacements seront intégrées à une réflexion globale.

¹ Une sortie est l'ensemble des déplacements qu'un individu réalise lorsqu'il quitte son domicile et jusqu'à ce qu'il le regagne, marquant ainsi la fin de la sortie (Predit, 2005).

Le premier élément majeur qu'implique le passage à la retraite est la disparition du motif « travail » dans les chaînes de déplacements¹. Or, ce motif est au cœur de l'organisation des pérégrinations quotidiennes (22 % des motifs principaux² déclarés). La contrainte horaire et géographique imposait de s'organiser autour du déplacement domicile-travail (Smaub, 2008 ; Gaillard et Ragot, 2009 ; Pochet, 2003). La cessation d'activité professionnelle affranchit l'individu de ces contraintes.

Une nouvelle organisation des pérégrinations quotidiennes

La liberté temporelle permet de pouvoir différer ses départs (Dejeammes *et al.*, 2001). En période active, la congestion, les heures de pointe et les horaires à respecter forcent à se déplacer sur des plages horaires bien précises (7h-9h et 15h-18h). À partir de 60 ans, on observe trois phénomènes :

– *les personnes se déplacent pendant les heures creuses*. Les personnes âgées adoptent de nouvelles stratégies de déplacements en se déplaçant sur des horaires décalés (entre 9h et 11h). Ce choix permet d'éviter la congestion des réseaux de transport, un argument pour ceux qui font le choix d'utiliser les transports en commun ;

– *elles restent chez elles le midi*. Si le temps de repas du midi n'est plus un référentiel immuable pour les ménages les plus jeunes, il le redevient à l'heure de la retraite. Plus de repas pris avant de retourner travailler mais un retour quasi systématique au domicile pour se restaurer ;

– *elles se déplacent aussi l'après-midi*. Contrairement au matin, les personnes âgées ne choisissent pas un créneau décalé l'après-midi. En effet, elles se déplacent aux mêmes heures que les personnes des autres groupes d'âges, quel que soit le motif.

Une pratique de l'espace différente

Si la construction des sorties est différente, les pratiques spatiales sont irrémédiablement impactées par ce phénomène. Le fait de réaliser des chaînes courtes, avec un nombre de retours au domicile significatif (plus de la moitié des déplacements quotidiens) et un usage réduit des modes de transports motorisés, a pour conséquence directe une réduction des distances des déplacements.

Des pratiques ritualisées centrées sur le motif achat

Les nouvelles pratiques de mobilité des personnes âgées restent relativement ritualisées. Même si une enquête Ménages-Déplacements ne permet pas de montrer une logique ritualisée, à la différence d'autres études (Pochet, 1995 ; Allen, 2003), il est possible d'en déceler des signes notamment au travers des motifs. Le motif travail ayant disparu, ce

¹ Une chaîne de déplacements est l'ensemble des déplacements réalisés entre le domicile et une destination principale (une sortie est donc composée de deux chaînes).

² Le motif principal (ou destination principale) correspond au déplacement menant au lieu d'activité où l'individu passe le plus de temps au cours de sa sortie (Kieffer et Audard, 2011).

sont les déplacements d'achats qui deviennent le motif clé (*Dejeammes et al.*, 2001 ; Inrets, 2006 ; Gaillard et Ragot, 2009).

La typologie des motifs de déplacements des personnes âgées est conforme à ce qui est observable en général (*Dejeammes et al.*, 2001) :

- les déplacements consuméristes et alimentaires (achats) ;
- les déplacements de loisirs ;
- les déplacements médicaux et sanitaires (services) ;
- les déplacements socialisants (visite).

Moins contraignants dans la temporalité que le travail (horaires d'ouverture importants, prise de rendez-vous, etc.), ces motifs sont aussi ceux auxquels on peut assigner une certaine fréquence (quotidienne, hebdomadaire ou mensuelle), en particulier pour les achats qui sont réalisés de plus en plus souvent auprès de commerces de proximité, ce qui dénote une certaine forme de fidélité. Ainsi, les lieux fréquentés par les personnes âgées sont dédiés soit à leurs besoins primaires (achats, services de santé, socialisation) et correspondent alors aux déplacements les plus « contraints », soit à des besoins de loisirs et de divertissement.

La vulnérabilité des personnes âgées face à la mobilité

Les spécificités inhérentes à la mobilité des personnes âgées rendent son étude complexe à généraliser. Les personnes ne sont pas vulnérables au même degré. Ces problématiques n'ont pas forcément été prises en compte par les pouvoirs publics qui, dans une volonté globale de développement durable, ont souhaité promouvoir la mobilité raisonnée par les modes doux et tenter de limiter fortement le tout-à-l'auto. Or, les actifs – et, d'une manière générale, les plus jeunes générations – ont encore du mal à s'adapter à cette transition modale, en particulier en ville. Le problème est tout aussi grand, sinon plus important, pour une génération qui a évolué au cœur de cette période de règne incontestable de l'automobile (Orfeuil, 1994).

La limitation des déplacements peut découler de cette vulnérabilité : par appréhension, les personnes vont volontairement limiter leurs déplacements pour se replier petit à petit sur un bassin de vie de plus en plus restreint centré sur le domicile. À ce stade, les quelques déplacements le plus souvent ritualisés deviendront contraignants au sens psychosomatique (être forcé de sortir), alors que le motif, l'heure ou le mode, eux, ne présentent aucune contrainte spécifique de par leur nature.

Un tiers de la population de l'AMT a 60 ans ou plus

L'étude de cas de l'agglomération toulonnaise permet de mettre en exergue ces formes de contrainte. Un tiers de l'échantillon d'enquête (soit 4 014 personnes) est âgé d'au moins 60 ans. De plus, le territoire est fortement hétérogène, des centres urbains dynamiques (Toulon, La Valette, Hyères) côtoyant des zones rurales, parfois isolées. Le phénomène de rétrécissement des bassins de mobilités est alors particulièrement vérifiable pour les personnes vivant en ville, l'accessibilité aux aménités restant relativement bonne, surtout à

ped. À l'inverse, les seniors résidant au nord de l'agglomération sont beaucoup plus sensibles aux problématiques de mobilités développées précédemment. Leurs nombres de déplacements sont nettement plus limités (en moyenne 0,5 déplacement de moins que les urbains), les modes motorisés conservant par ailleurs une importance notable (plus de 60 % des déplacements).

Évaluer les risques de l'incapacité à se déplacer

Comprendre pourquoi une personne ne peut/veut pas se déplacer tout en émettant le désir constituera le premier volet en vue de l'élaboration de solutions durables. Le fait de sortir peut devenir un réel problème, d'où une volonté de moins en moins importante de sortir, ou de se limiter à un rayon d'action très faible. En combinant les différents risques et freins à la mobilité des seniors, il est alors possible d'élaborer des profils de personnes âgées et d'en évaluer l'incapacité potentielle (tableau 1).

TABLEAU 1 : FACTEURS DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES

	Facteurs facilitants	Facteurs limitants
Caractéristiques	Moins de 75 ans Bonnes capacités psychosomatiques Ménage de deux personnes ou plus Bon entourage familial et social	Plus de 75 ans Capacités psychosomatiques limités Personne vivant seule Entourage familial et social limité
Environnement de vie	Réside en zone urbaine Réside en zone périurbaine proche	Réside en zone péri-urbaine secondaire Réside en zone rurale
Possibilités techniques	Véhicule personnel disponible Permis de conduire	Pas de véhicule disponible Sans permis de conduire

Source : auteurs.

On distingue alors plusieurs facteurs facilitant ou limitant la mobilité quotidienne des 60 ans ou plus. Les possibilités techniques sont relativement dépendantes de l'environnement de vie. En effet, l'absence de véhicule personnel n'a pas le même impact en zone urbaine, où les transports en commun peuvent constituer un substitut viable. À l'inverse, dans les zones rurales, la voiture reste le mode quasiment indispensable.

La génération actuelle de personnes âgées semble moins sujette à ces facteurs limitatifs que les précédentes. Un taux de motorisation plus important, un arrêt de l'usage du véhicule personnel plus tardif et une condition physique qui se dégrade moins rapidement font que cette génération demeurera plus mobile que la précédente. Cependant, le phénomène d'individualisation est lui aussi en hausse. Facteur vulnérabilisant, il peut conduire plus rapidement à un isolement de la personne. L'équilibre entre ces facteurs est relativement fragile, et leurs différents impacts sont à prendre en compte avant même l'entrée dans les âges avancés.

La question de la dépendance aux autres

La question de la vulnérabilité pose celle de la dépendance. De qui ou de quoi sont dépendantes les personnes âgées pour se déplacer ?

L'un des premiers marqueurs de dépendance est la question de l'aide pouvant être fournie par un membre de la famille ou par un tiers. Deux configurations sont alors possibles. La première, où la personne âgée devient « passagère » d'un véhicule, l'équivalent d'un service individuel fourni, la plupart du temps, par une connaissance proche, généralement un membre de la famille. La contrainte majeure de ce type de service est que la personne transportée devient tributaire de son accompagnateur. Ceci va impliquer une réapparition de contraintes horaires et/ou spatiales, liées à la mobilité propre de l'accompagnant. La seconde option est le service à domicile. Afin d'enrayer le phénomène d'isolement social, le secteur des services à la personne, qui a connu une véritable explosion depuis ces dix dernières années, propose des prestations pour ravitailler ou « dépanner » les particuliers au quotidien. La personne âgée commissionne un tiers pour se déplacer à sa place. Ce type de pratique concerne en majorité les questions de ravitaillement en denrées alimentaires.

Les politiques locales en matière d'aide à la mobilité des personnes âgées

Pour répondre au mieux aux besoins grandissants des personnes âgées, les autorités organisatrices des transports (AOT) doivent adapter l'offre afin de satisfaire les attentes et demandes de cette population spécifique, en développant notamment une possibilité de « démotorisation¹ » progressive, tout en évitant l'isolement imposé par l'incapacité de se déplacer. Plusieurs aménagements sont envisageables (améliorer l'accessibilité, la sécurité, l'aide et les services à la personne, augmenter l'offre de transport... ; Drulhe et Pervanchon, 2002).

Les politiques publiques

Dans le contexte actuel de promotion de la mobilité durable, les seniors semblent être le public-cible idéal pour emprunter les transports en commun. Mais, plus que la mobilité des personnes âgées, c'est bien à l'ensemble de la population qu'un réseau de transports en commun est destiné. Cependant, des spécificités peuvent sensiblement améliorer l'accessibilité de ce public qui, selon l'enquête Ménage-Déplacements, a une image relativement négative des transports en commun². Le passage à la retraite et la liberté horaire retrouvée ne suffisent pas à justifier l'acceptation d'un mode nettement plus contraignant aux yeux des seniors.

Les politiques publiques et les sociétés de gestion des transports en commun doivent faire des efforts en ce sens. Dans le cadre de la loi de 2005 sur l'accessibilité, le cahier des charges du Plan de déplacements urbains 2005-2015 (PDU) de l'agglomération de Toulon prévoit que la flotte de véhicules de transports en commun soit intégralement équipée pour

¹ Ce terme, employé par Drulhe et Pervanchon (2002), définit le processus plus ou moins rapide de cessation de l'usage de modes de transport motorisés.

² L'enquête Ménages-Déplacements de l'aire métropolitaine toulonnaise comprenait un volet destiné à recueillir l'opinion des personnes enquêtées, en particulier sur les transports en commun et les raisons de leur non-utilisation (Certu, 1998).

accueillir les personnes à mobilité réduite (PMR) d'ici à 2015. En 2009, la proportion de véhicules équipés dépassait 60 %, et certaines compagnies étaient déjà entièrement équipées.

D'autres solutions sont envisageables. Certaines agglomérations vont jusqu'à proposer des services dédiés aux PMR. Le transport à la demande (TAD) est l'une des solutions qui semble recueillir le plus d'opinions favorables. Déjà en activité dans le nord du Var, il remporte un succès mitigé à l'heure actuelle, mais bénéficie d'une opinion favorable de la part des personnes âgées. L'avantage majeur de cette solution alternative est la flexibilité de la desserte, qui permet aux usagers de se rapprocher au maximum de leur domicile.

L'offre de transports en commun dans l'aire métropolitaine toulonnaise est assurée par un réseau de bus urbains performant sur le secteur littoral entre Ollioules et Hyères. La desserte du bassin toulonnais n'était cependant pas assurée par des transports en commun depuis les communes périphériques de l'intérieur du département. Pour tenter d'y remédier, le Conseil général du Var a mis en place en 2009 le réseau départemental Varlib.

Varlib : une solution pour une mobilité retrouvée ?

Se substituant aux lignes indépendantes des compagnies privées locales, Varlib a rassemblé ces dernières sous une seule et même appellation. Gagnant en visibilité et en performance, le réseau est géré par le Conseil général du Var par le biais d'un marché à appel d'offres. Le réseau qui s'étend sur tout le territoire varois, communes limitrophes et grandes villes de la région (Marseille, Nice, Aix-en-Provence), totalise 112 lignes régulières non scolaires.

L'objectif principal de Varlib lors de sa mise en place a été de proposer une solution alternative à l'automobile pour les déplacements vers les bassins d'activité, avec la volonté de désenclaver certains territoires, notamment ceux du nord du département. Pour ce secteur, un service de TAD a été mis en place.

Les besoins spécifiques des personnes âgées

Mettre des bus à disposition des personnes n'est pas la solution miracle pour améliorer l'accessibilité, car il faut que cette offre de transport soit adaptée à la population qu'elle cible. Or, lorsque l'on observe les grilles horaires des lignes de transports, il apparaît que certaines plages horaires ont été occultées. Dans l'impossibilité d'offrir un cadencement digne des réseaux urbains, l'offre de transports en commun interurbains se fait sur des créneaux touchant un maximum de personnes aux heures de pointe (le matin et en fin d'après-midi).

L'offre n'est pas en adéquation avec la demande des personnes âgées dont les heures de déplacements sont en décalage avec celles des actifs qui se déplacent en heure de pointe. Ce constat peut s'assimiler à un véritable coup d'épée dans l'eau pour Varlib, qui souhaitait cibler aussi un public âgé, notamment les retraités des communes isolées. Aujourd'hui, le constat est effectif, avec un nombre croissant de demandes pour des bus sur des créneaux en « heures creuses ». Mais toutes les demandes ne peuvent trouver satisfaction, pour des raisons économiques évidentes.

Conclusion

La mobilité quotidienne des seniors doit être appréhendée sous différents angles. Le passage à la retraite est l'élément déclencheur de nouvelles pratiques quotidiennes dans la continuité de la période d'activité. Avec l'âge, la mobilité diminue en même temps que les capacités psychomotrices et la dépendance croît en même temps que la vulnérabilité de cette catégorie de la population (Gart, 2009). Cependant, la hausse de la motorisation, le recul de l'âge de l'abandon de la voiture mais aussi la persistance de certaines pratiques héritées de la vie professionnelle rendent les générations actuelles de personnes âgées potentiellement moins vulnérables ; à tout le moins, retardent l'échéance.

Les différences de centres d'intérêt (motifs-clés), d'horaires ou encore de modes utilisés obligent à considérer les personnes âgées comme une population à part qui se déplace dans des espaces plus restreints et recentrés sur le domicile.

Bien que l'enquête Ménages-Déplacements de l'aire métropolitaine toulonnaise ne renseigne pas sur toutes les caractéristiques des individus (condition physique, importance du réseau de connaissances...), les éléments mis à disposition montrent déjà des tendances marquées mais également une propension certaine à une réduction du potentiel de mobilité au fil de l'âge (Inrets, 2006).

Les villes et les réseaux ont connu une évolution très rapide, et les générations actuelles de personnes âgées se retrouvent en marge de ces changements globaux (Gart, 2009). C'est pour cela qu'il faut dès à présent entrer dans une démarche d'anticipation des problématiques de mobilité en apportant des solutions à celles qui existent aujourd'hui. Si certaines vont se trouver atténuées pour les générations de jeunes actuelles (forte motorisation, mobilité adaptée), d'autres vont persister (isolement, dépendance).

Il importe aux collectivités locales (communes, départements, régions) de proposer des solutions alternatives pour ne pas laisser ces personnes s'isoler et, petit à petit, cesser de se déplacer (Pochet, 2003). Le phénomène de l'immobilité n'est pas une conséquence directe de l'absence de politiques publiques adaptées, mais il est bien moins important dans des zones à fort potentiel de mobilité (zones urbaines denses). C'est dans les zones plus « vulnérables » (péri-urbain, campagnes) qu'il faut agir, afin de permettre une meilleure accessibilité aux infrastructures et aux bassins d'activité de l'agglomération toulonnaise.

Bibliographie

AGENCE D'URBANISME DE L'AIRE TOULONNAISE (AUDAT), 2013, *Les seniors de l'aire toulonnaise : ce que nous révèlent leurs déplacements*, publications de l'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise (à paraître).

ALLEN K., 2003, "Vulnerability Reduction and the Community-Based Approach. A Philippines Study", in M. Pelling (ed.), *Natural Disasters and Development in a Globalizing World*, Londres-New York, Routledge, p. 170-184.

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS

PUBLIQUES (CERTU), 2002, *Mobilité et seniors*, Actes de la journée du Club Mobilité du 12 mars 2002.

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU), 1998, *L'enquête ménages déplacements « méthodes standard »*.

COUTRAS J., 1997, « La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques », *Recherches féministes*, vol. 10, n° 2, p. 77-90.

DEJEAMMES M. *et al.* (dir.), 2001, *La mobilité des personnes âgées. Analyse des enquêtes ménages déplacements*, Rapport d'études Certu.

DELBÈS CH., GAYMU J. et SPRINGER S., 2006, « Les femmes vieillissent seules, les hommes vieillissent à deux. Un bilan européen », *Population et sociétés*, n° 419, janvier.

DRULHE M. et PERVANÇON M., 2002, *Vieillir et conduire : usages et représentations*, Rapport final de recherche, Fondation Maif, Convention de recherche : Projet n° 23.

GAILLARD D. et RAGOT A., 2009, *La mobilité des personnes âgées de 65 ans et plus en Meurthe-et-Moselle. Regards sur les territoires de Briey et Terres de Lorraines*, Coderpa 54, Nancy Université.

GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT (GART), 2009, *La mobilité des seniors. Besoins de déplacements liés au vieillissement de la population*, publications du Gart.

HUBERT E. *et al.*, 2004, *Étude du concept de vulnérabilité, une notion d'avenir...*, Saint-Étienne, École nationale supérieure des mines.

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ (INRETS), 2006, *Prospective mobilité et échelles de la métropolisation*, Rapport de recherche, prospective mobilité métropolisation.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE), 2007, *Projections de population pour la France métropolitaine à l'horizon 2050*.

KIEFFER L. et AUDARD F., 2013, *Organisation des déplacements quotidiens à partir des chaînes de déplacements*, XI^e rencontres de Théo Quant, Besançon.

KIEFFER L. et AUDARD F., 2011, *Modélisation des déplacements secondaires : la segmentation des chaînes de déplacements pour une meilleure compréhension des logiques de mobilités*, X^e rencontres de Théo Quant, Besançon.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE, 2005, *L'accessibilité : condition de l'égalité des chances*.

ORFEUIL J-P., 1994, *Je suis l'automobile*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube.

POCHET P., 2003, « Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées. Évolutions actuelles et enjeux », *Recherche-transport-sécurité*, vol. 79-80, avril, p. 93-106.

POCHET P., 1995, « Mobilité quotidienne des personnes âgées en milieu urbain : évolutions récentes et perspectives », thèse pour le doctorat en sciences économiques, Université

Lumière Lyon 2.

SYNDICAT MIXTE AIRE URBAINE BELFORT-MONTBÉLIARD-HÉRICOURT-DELLE (SMAUB), 2008,
Le vieillissement de la population, un enjeu de mobilité dans l'Aire urbaine,
Approfondissement des résultats de l'Enquête Ménages Déplacements de l'Aire urbaine
Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle.