

Aperçus sur la mobilité des seniors d'après l'ENTD

**13/10/2010 – Colloque “Mobilité
des seniors et sécurité routière”
Limoges**

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

SOMMAIRE

	<i>Pages</i>
● 1. Présentation succincte de l'ENTD	3
● 2. Sources de la présentation	4
● 3. La mobilité locale des seniors en semaine	5
● 4. La mobilité à longue distance des seniors	12
● 5. Motorisation et usage des véhicules motorisés chez les seniors	17
● 6. Pratique de la marche et du vélo chez les seniors	25
● 7. Références	27

Présentation succincte de l'ENTD

Une enquête réalisée 15 ans après l'ETC 1994.

Plusieurs volets permettant une description complète des pratiques de mobilité : mobilité régulière, mobilité locale, mobilité à longue distance, motorisation des ménages et usage des véhicules, comportements au volant...

Des informations socio-démographiques sur le ménage et les individus qui le composent : revenus, âge, sexe, CSP, activité...

La mobilité « locale » : voyages à moins de 80 km à vol d'oiseau du domicile, à l'exception des voyages à destination de l'étranger ou comportant au moins une nuitée hors du domicile.

La « longue distance » : voyages à plus de 80 km du domicile, ou à destination de l'étranger, ou impliquant au moins une nuitée hors du domicile.



Sources de la présentation

- « Pourquoi et comment se déplace-t-on au quotidien ? », Bernard QUETELARD, CETE Nord-Picardie.
- « Les mutations de la mobilité à longue distance entre 1994 et 2008 », Richard GRIMAL, SETRA.
- « Caractéristiques du parc des véhicules motorisés et de leurs usages », Marina ROBIN, CGDD/SOES.
- « Les modes actifs (marche, vélo) réactivés », Francis PAPON (INRETS) et Régis DE SOLERE (CERTU).

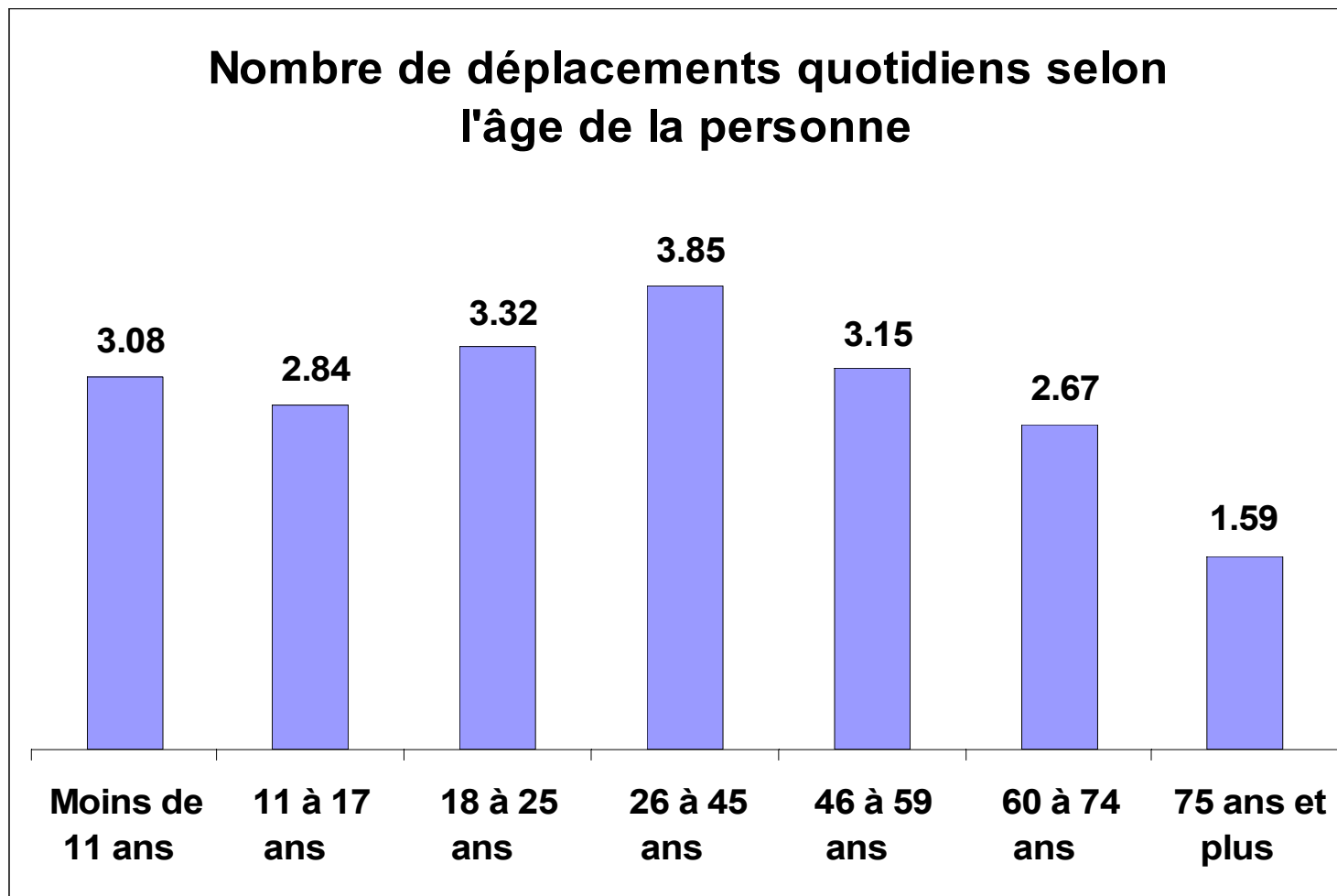


La mobilité locale des seniors en semaine – en bref

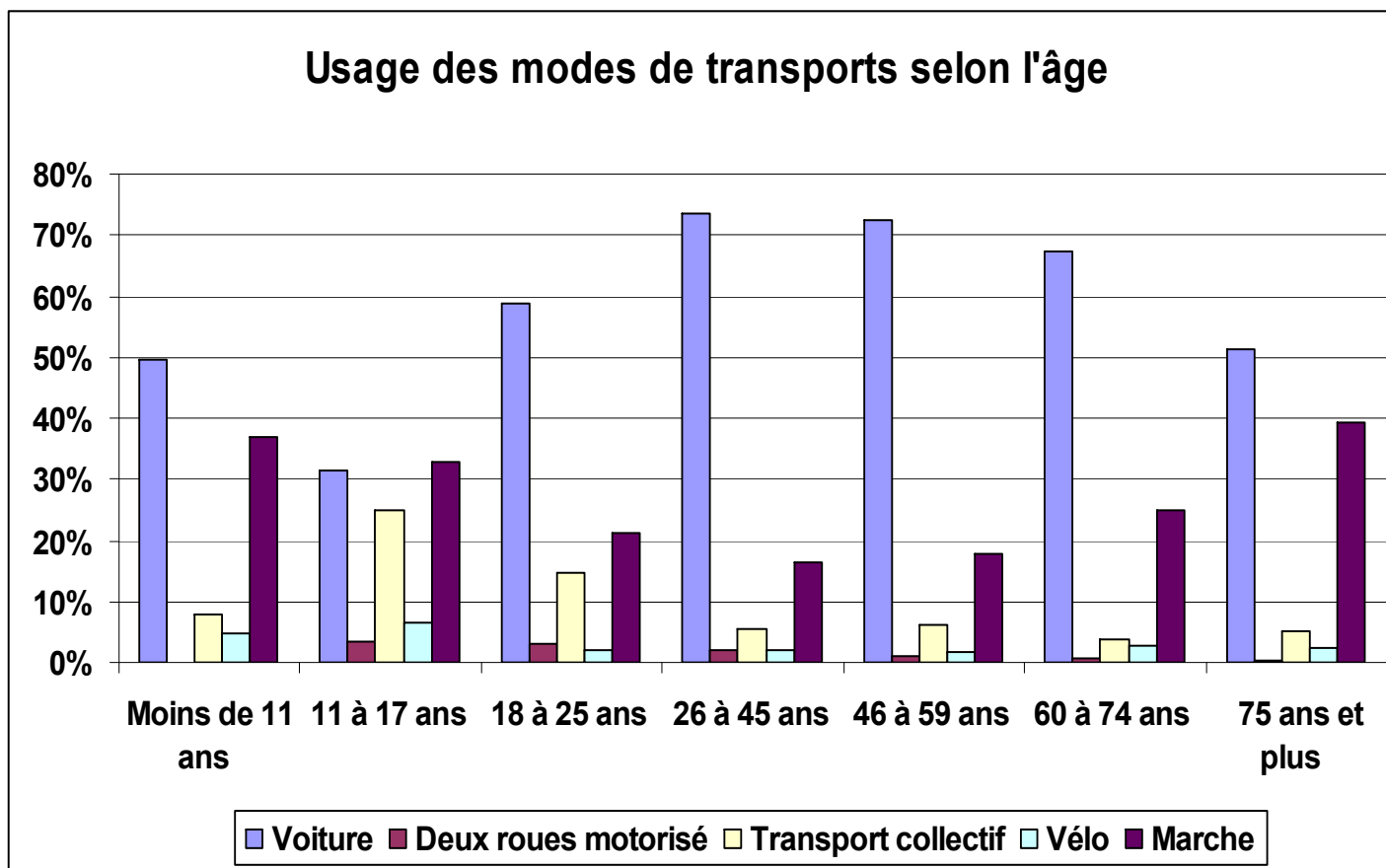
- La fréquence moyenne des déplacements quotidiens décroît régulièrement après 50 ans.
- L'usage de la voiture décroît légèrement après 60 ans, mais surtout après 75 ans, au profit de la marche. Les plus de 60 ans et les moins de 20 ans sont les plus gros marcheurs.
- Les autres indicateurs de mobilité (temps passé, distance parcourue) décroissent aussi à partir de 50 ans.
- La vitesse moyenne des déplacements se réduit avec l'âge, du fait de la substitution de la marche à la voiture.
- La mobilité des retraités de moins de 75 ans est semblable à celle des autres inactifs, des étudiants, des chômeurs. L'usage de la voiture recule très nettement après 75 ans.



La mobilité locale des seniors en semaine



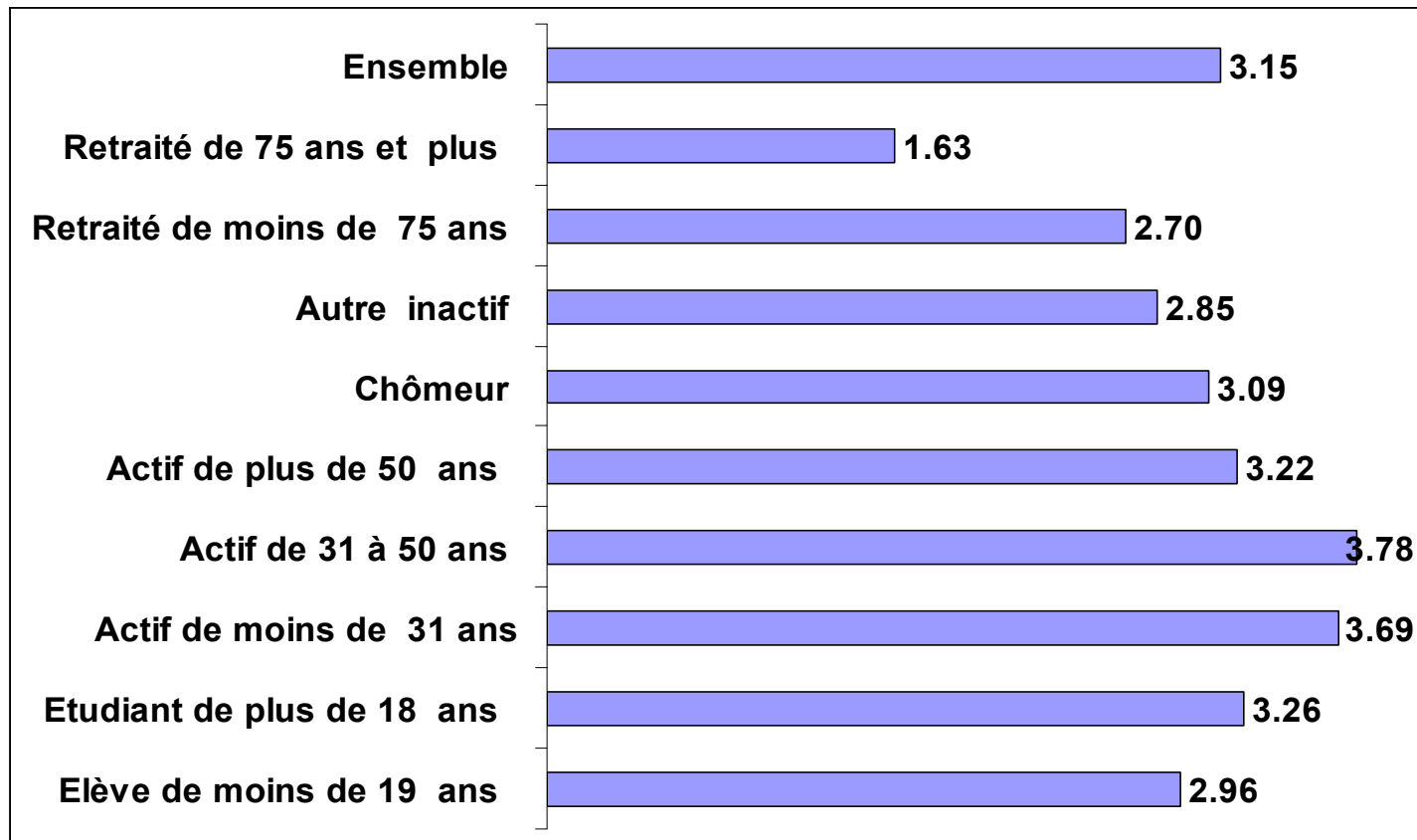
La mobilité locale des seniors en semaine



La mobilité locale des seniors en semaine

Age	Déplacements quotidiens par personne	Temps passé (en mn)	Distance parcourue (en km)	Vitesse (en km/h)
Moins de 11 ans	3.08	40.3	13.5	20
11 à 17 ans	2.84	55.3	17.4	19
18 à 25 ans	3.32	65.6	27.7	25
26 à 45 ans	3.85	67.4	35.3	31
46 à 59 ans	3.15	61.3	28.2	28
60 à 74 ans	2.67	50.3	20.3	24
75 ans et plus	1.59	27.9	8.0	17
Ensemble	3.15	56.7	25.1	27

La mobilité locale des seniors en semaine



La mobilité locale des seniors en semaine

Mode	Élève de moins de 19 ans	Etudiant de plus de 18 ans	Actif de moins de 31 ans	Actif de 31 à 50 ans	Actif de plus de 50 ans	Chômeur	Autre inactif	Retraité de moins de 75 ans	Retraité de 75 ans et plus	Ensemble
Voiture	40%	46%	71%	78%	73%	51%	56%	69%	51%	65%
Deux roues motorisé	2%	0%	4%	2%	1%	2%	1%	0%	1%	2%
Transport collectif	17%	23%	9%	5%	8%	8%	4%	3%	5%	8%
Vélo	5%	5%	1%	2%	2%	2%	2%	3%	2%	3%
Autre mode mécanisé	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%
Marche	35%	25%	14%	13%	16%	36%	37%	24%	39%	22%

La mobilité locale des seniors en semaine

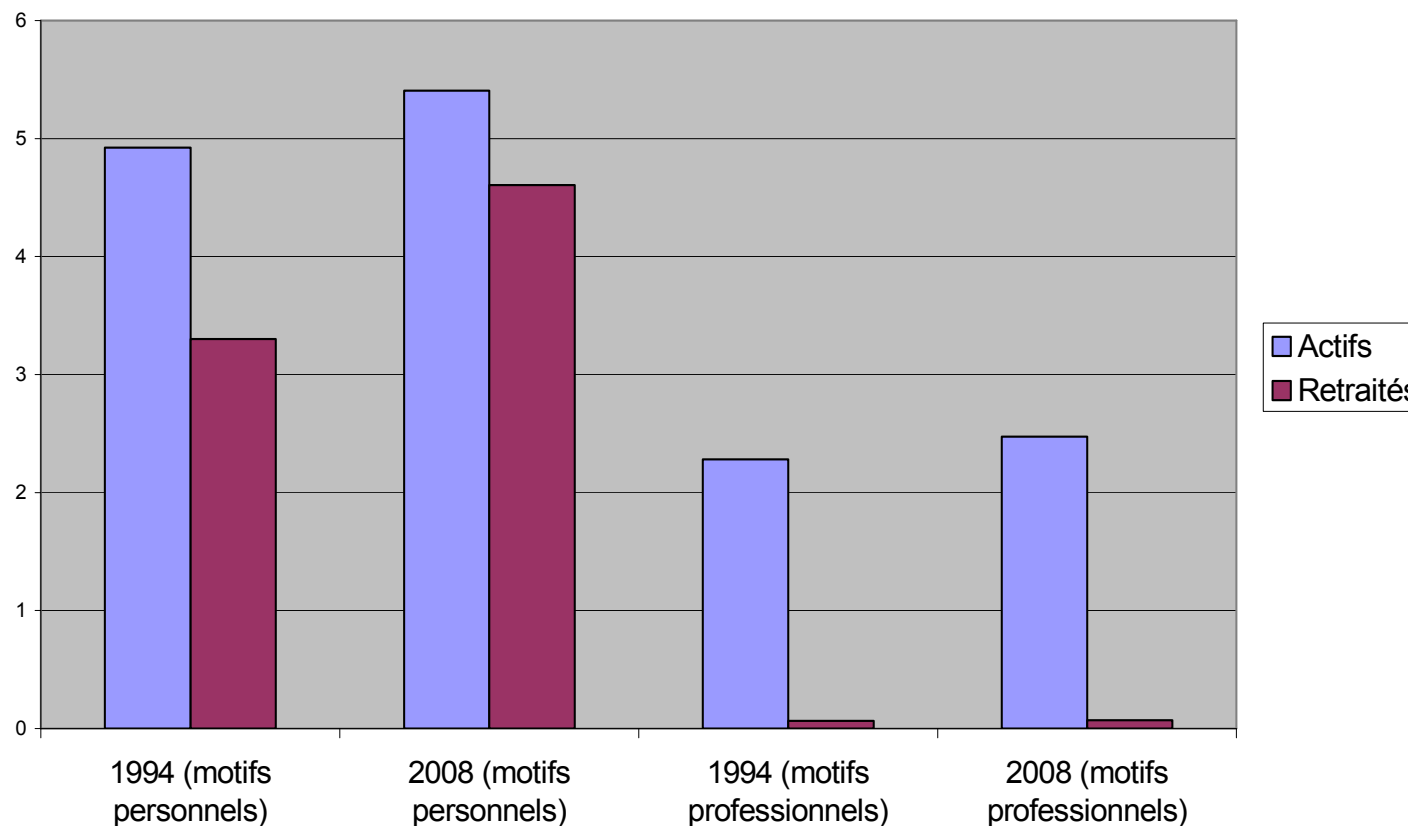
	Déplacements quotidiens par personne	Budget temps (en mn)	Budget distance (en km)	Vitesse (en km/h)
Élève moins de 19 ans	2.96	49	16	20
Étudiant plus de 18 ans	3.26	72	26	22
Actif moins de 31 ans	3.69	70	37	32
Actif 31-50 ans	3.78	68	36	31
Actif plus de 50 ans	3.22	68	32	28
Chômeur	3.09	53	20	22
Autre inactif	2.85	44	16	21
Retraité moins de 75 ans	2.70	50	21	25
Retraité 75 ans et plus	1.63	29	8	17
Ensemble	3.15	57	25	27

La mobilité à longue distance des seniors – en bref

- La mobilité à longue distance pour motifs personnels s'est accrue plus vite chez les retraités que chez les actifs entre 1994 et 2008. Les actifs voyagent toujours plus pour motifs personnels que les retraités, mais l'écart s'est beaucoup réduit.
- La plus grosse partie du différentiel de mobilité entre actifs et retraités provient à présent des voyages pour motifs professionnels.
- Chez les actifs, l'usage de la voiture pour motifs personnels progresse légèrement, de même que l'usage du train et de l'avion, la part des modes collectifs se renforce légèrement au détriment de la voiture.
- Chez les retraités, la quasi-totalité de la progression, très forte, des voyages pour motifs personnels, est imputable à un usage accru de la voiture.
- La chute de la fréquence des voyages avec l'âge est plus tardive en 2008 qu'en 1994 : après 65 ans, plutôt que 55 ans.

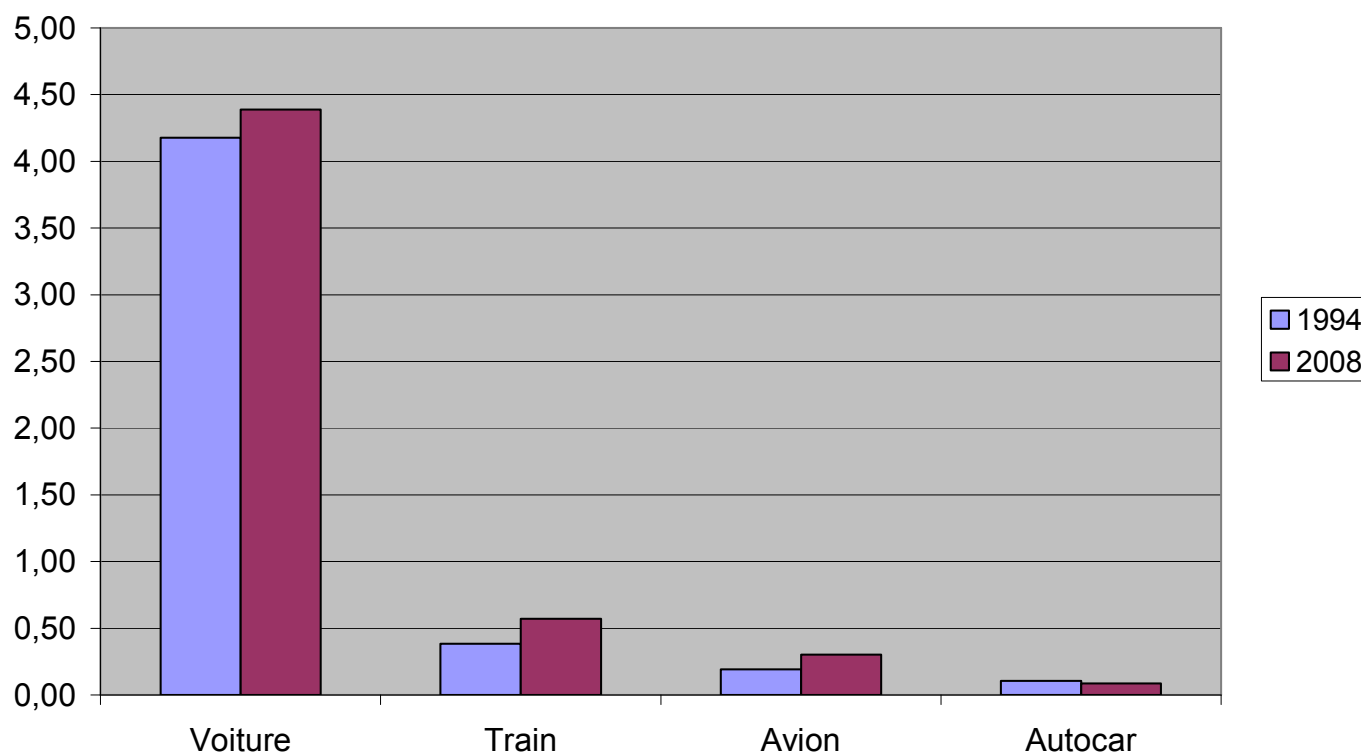
La mobilité à longue distance des seniors

Nombre de voyages par personne et par an pour motifs personnels et professionnels, en 1994 et 2008, actifs et retraités



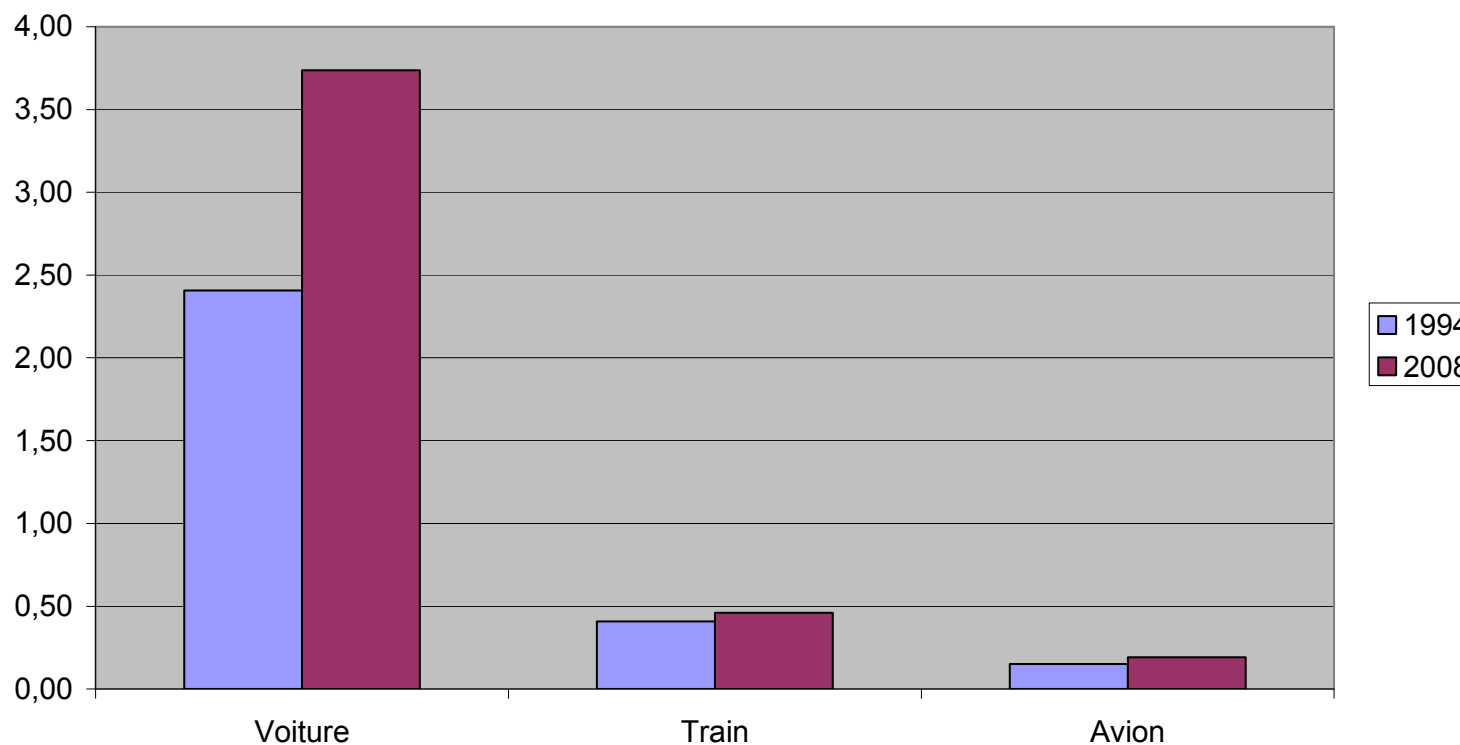
La mobilité à longue distance des seniors

Fréquence des voyages des actifs pour motifs personnels, par mode, en 1994 et 2008



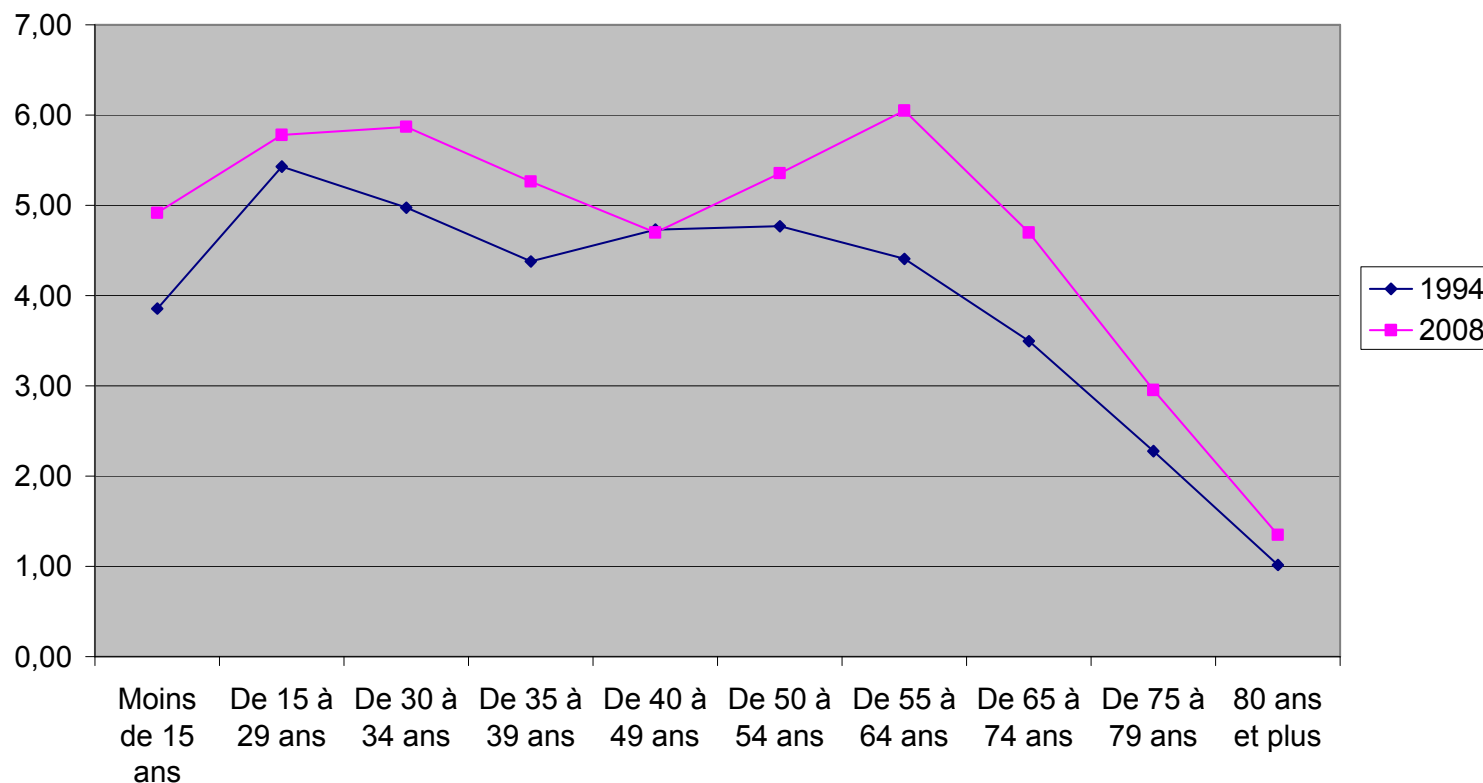
La mobilité à longue distance des seniors

Fréquence des voyages à longue distance pour motifs personnels des retraités, en 1994 et 2008



La mobilité à longue distance des seniors

Fréquence des voyages à longue distance pour motifs personnels selon l'âge, en 1994 et 2008



Motorisation des seniors et usage des véhicules motorisés – en bref

- La motorisation des retraités poursuit sa progression comme chez les actifs.
- Néanmoins, la progression de la motorisation est ralentie, et tend vers un plafond lié à la structure des ménages et à la répartition de la population sur le territoire.
- Le niveau de motorisation des retraités demeure inférieur à celui des actifs mais supérieur à celui des autres inactifs.
- La motorisation des retraités ne rattrapera probablement pas complètement celle des actifs (perte d'autonomie aux âges avancés, recul de la taille des ménages avec l'âge).
- La motorisation croissante des personnes âgées se fait à la fois à travers la proportion croissante de ménages disposant d'un second véhicule et le recul de la part de personnes non motorisées avec la succession des générations.

Motorisation des seniors et usage des véhicules motorisés – en bref

- La part des véhicules diesel s'est accrue dans toutes les tranches d'âge avec la succession des générations, mais elle reste plus faible aux âges avancés.
- L'accès au permis de conduire a beaucoup progressé chez les femmes de plus de 50 ans, rattrapant le niveau des hommes.
- La proportion de personnes non motorisées demeure plus élevée chez les femmes que chez les hommes aux âges avancés. Cependant, elle diminue aussi bien chez les femmes que chez les hommes.



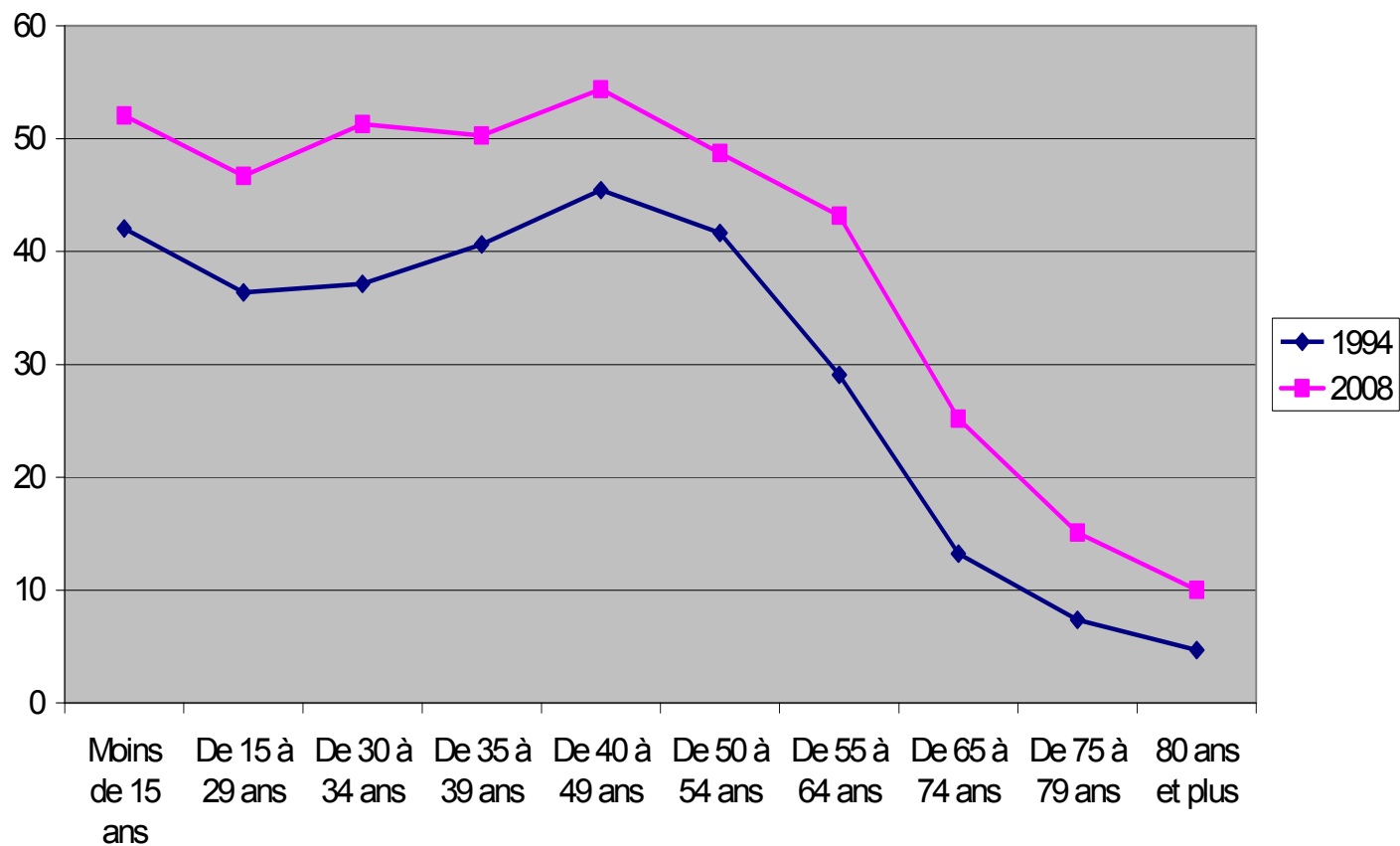
Motorisation des seniors et usage des véhicules motorisés

	1982	1994	2008
Agriculteurs exploitants	1,67	1,87	1,97
Artisans, commerçants et chefs d'entr.	1,69	2,00	1,76
Cadres et professions intellectuelles sup.	1,53	1,59	1,54
Professions Intermédiaires	1,29	1,50	1,53
Employés	0,96	1,09	1,25
Ouvriers	1,06	1,01	1,50
Retraités	0,51	0,82	1,00
Autres inactifs	0,33	0,51	0,59
Ensemble	0,97	1,15	1,25

Taux de motorisation : nombre de VP+VUL à disposition du ménage selon la CSP de la personne de référence.

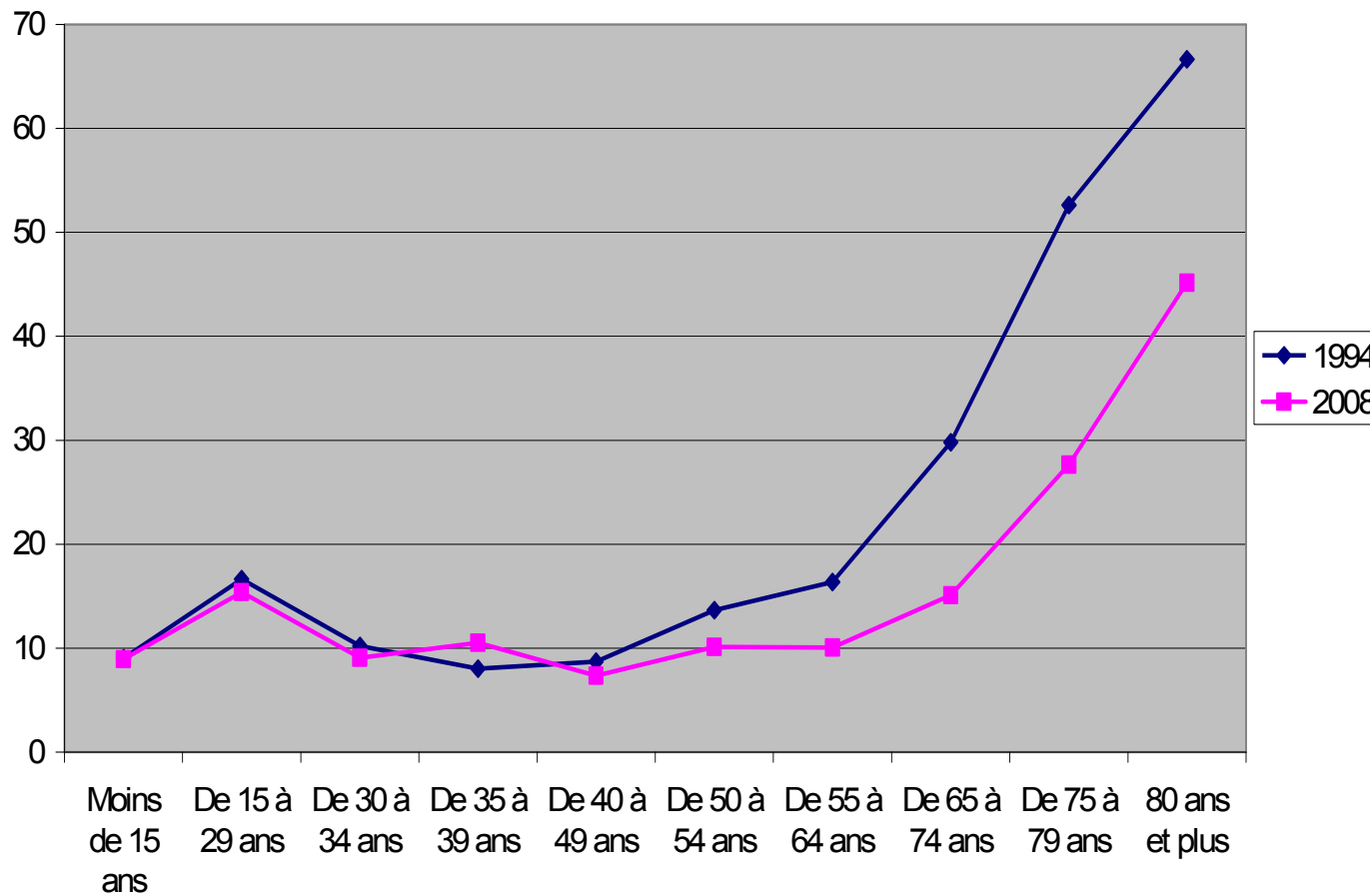
Motorisation des seniors et usage des véhicules motorisés

Proportion de personnes appartenant à des ménages disposant d'au moins deux voitures, en 1994 et 2008 (%)



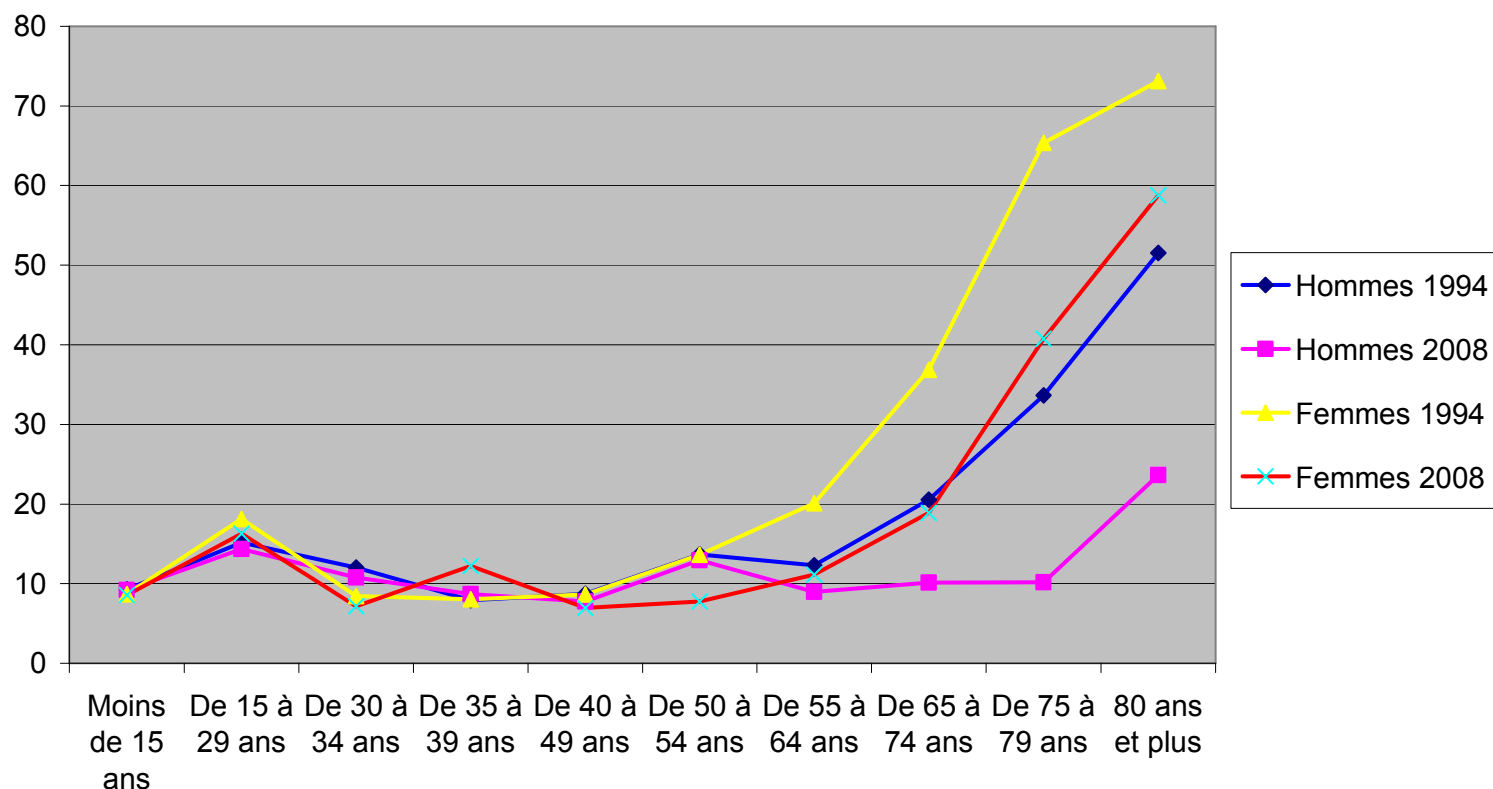
Motorisation des seniors et usage des véhicules motorisés

Proportion de personnes non motorisées selon l'âge, en 1994 et 2008 (%)

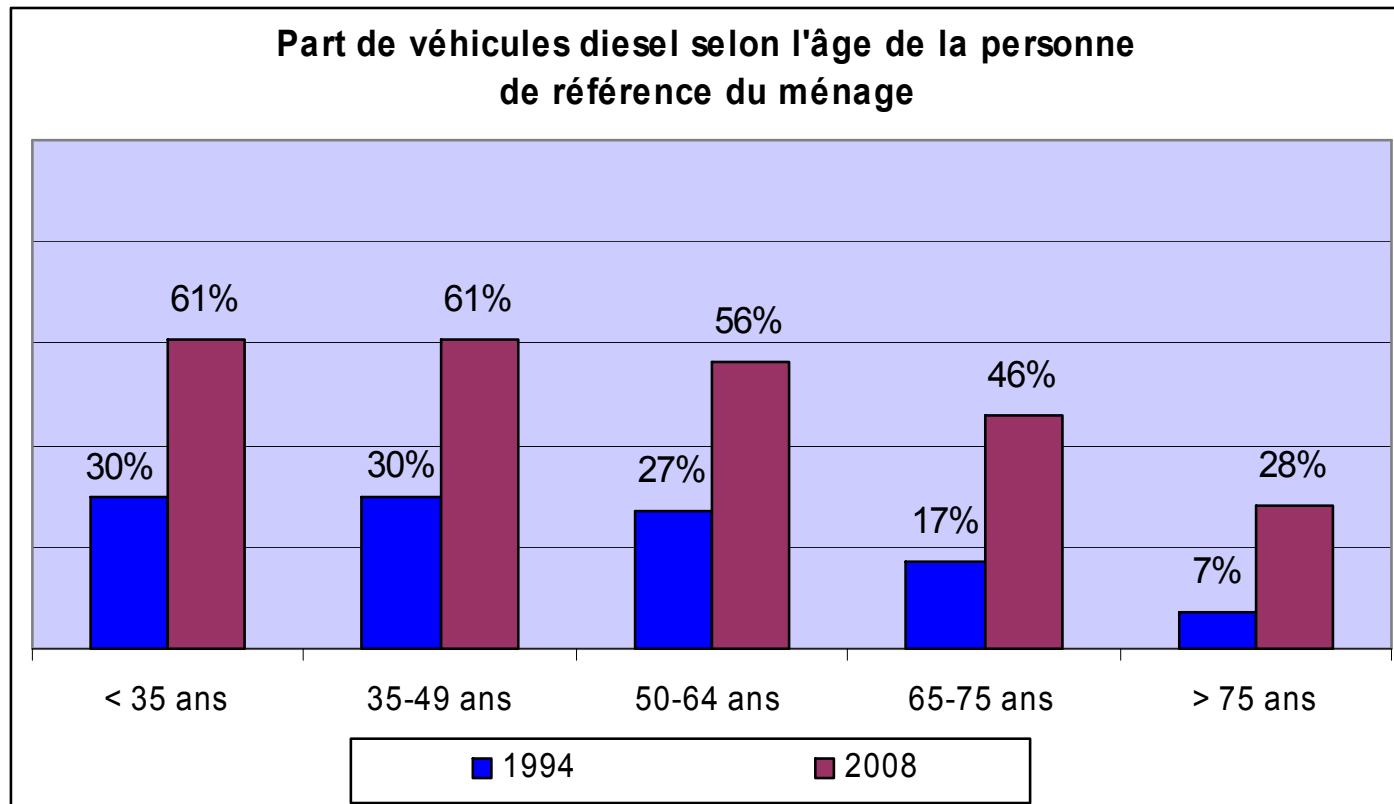


Motorisation des seniors et usage des véhicules motorisés

Proportion de personnes non motorisées selon l'âge et le sexe, en 1994 et 2008 (%)



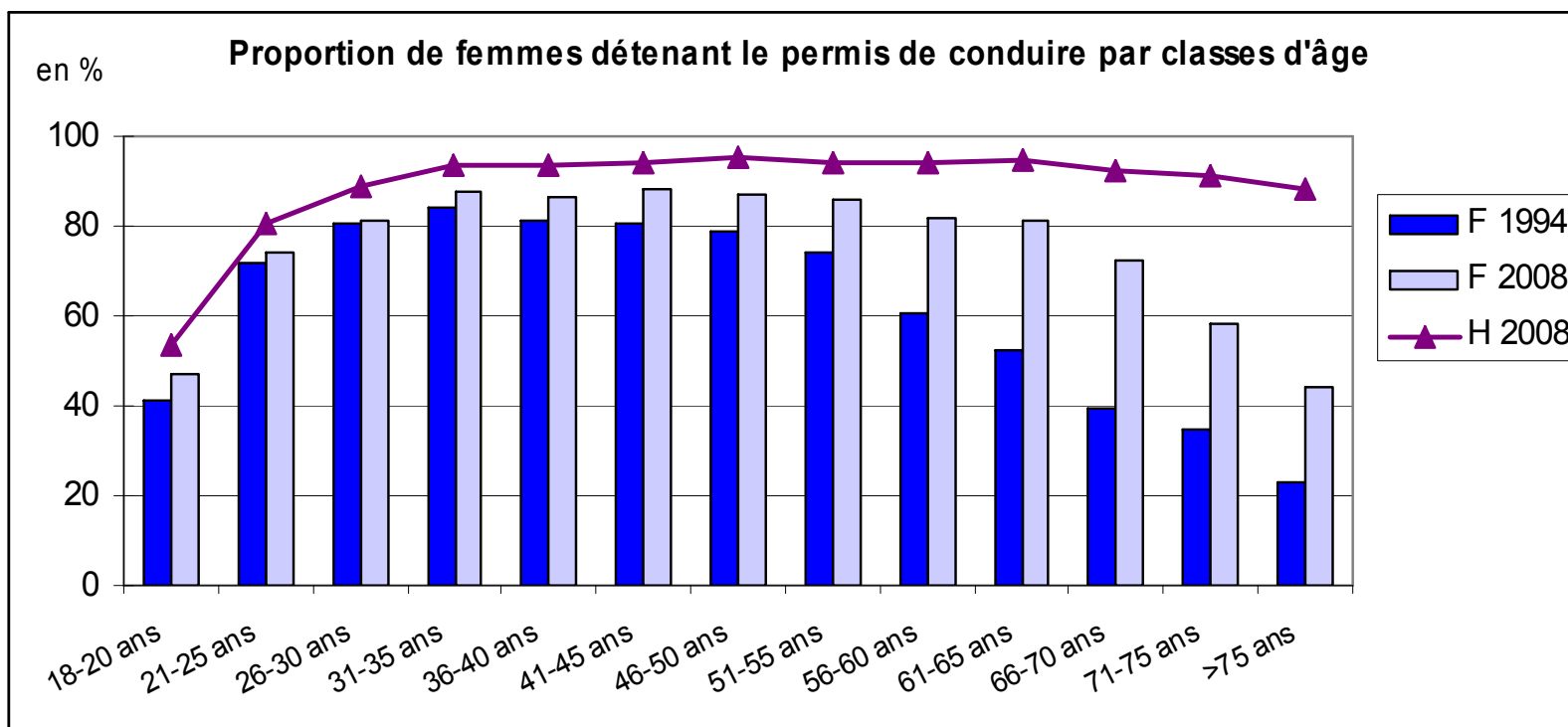
Motorisation des seniors et usage des véhicules motorisés



Motorisation des seniors et usage des véhicules motorisés

Évolution 1994-2008 du taux de possession du permis auto par sexe :

- Femmes : de 64% à 76%
- Hommes : de 88% à 90%

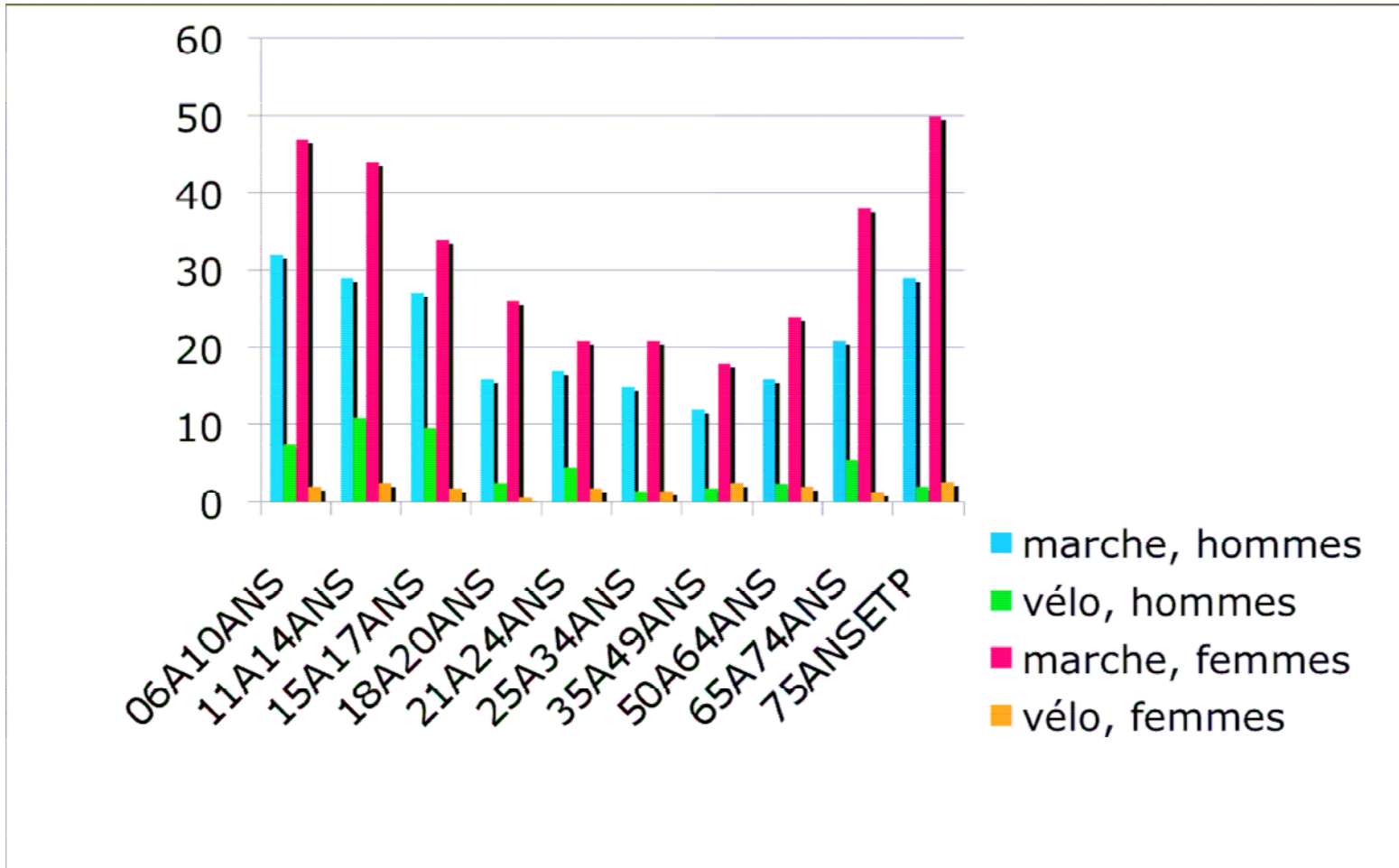


Pratique de la marche et du vélo chez les seniors – en bref

- La marche est plus répandue chez les femmes, et le vélo chez les hommes. La pratique de la marche diminue aux âges de l'activité professionnelle, elle est plus répandue chez les étudiants et les seniors.



Pratique de la marche et du vélo chez les seniors



Conclusion

- Les retraités représentent et représenteront une part toujours croissante de la population française dans les années à venir.
- D'autre part, l'usage de la voiture s'accroît chez les nouveaux retraités, surtout avant 75 ans, à la fois pour les déplacements locaux et les déplacements à longue distance.
- Les « seniors » représentent donc un enjeu de plus en plus important en termes de sécurité routière.
- La population des « seniors » semble d'autre part réticente à utiliser les transports en commun, que ce soit pour les déplacements locaux ou à longue distance, pour lesquels seul l'usage de la voiture a progressé.
- Une politique d'incitation au report modal ciblée sur le groupe des « seniors » serait donc souhaitable. Elle devrait mieux comprendre pour mieux prendre en compte les attentes spécifiques de cette population : sécurité, confort, autonomie... ?

Quelques références...

- Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs, INSEE Première et « point sur » CGDD n°20, Juillet 2009.
- Mobilités à longue distance, collection SETRA, notes n°1 à 4, consultables sur le site Internet du SETRA, Richard GRIMAL.
- « Pourquoi et comment se déplace-t-on au quotidien ? », Bernard QUETELARD, CETE Nord-Picardie.
- « Les mutations de la mobilité à longue distance entre 1994 et 2008 », Richard GRIMAL, SETRA.
- « Caractéristiques du parc des véhicules motorisés et de leurs usages », Marina ROBIN, CGDD/SOES.
- « Les modes actifs (marche, vélo) réactivés », Francis PAPON (INRETS) et Régis DE SOLERE (CERTU).

