

Proposition de communication pour les
1ères Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Lyon, 6-8 juin 2018

Titre : MOBILITÉ ET VIEILLISSEMENT. *Quels enjeux ? Quelles pratiques ? Quelles tendances ?*

Auteur(s) : LANON Justine*, Transamo, justine.lanon@transamo.com

Mots-clés : Vieillesse, Mobilité, Génération, Transports en commun

Session(s) thématique(s) visée(s) : Session 15 (ID 170447) *La mobilité à travers les âges*

Résumé :

En 2040, un français sur quatre aura 65 ans ou plus. Le vieillissement de la population constitue l'un des enjeux principaux auquel la société française sera confrontée dans les 20 prochaines années. En un siècle, l'espérance de vie a doublé du fait de la réduction drastique de la mortalité infantile suivie d'un allongement de la durée de vie après 60 ans. L'espérance de vie moyenne dans notre pays est passée de 47 ans en 1900 à 80 ans aujourd'hui. Si le XXe siècle a été celui de l'explosion de la population mondiale, le XXIe siècle sera celui du vieillissement.

L'augmentation significative des Séniors au sein de la population est un fait majeur à prendre en compte aujourd'hui et demain pour une meilleure organisation de nos territoires de vie. Ce phénomène va donner une place centrale aux personnes âgées dans notre société et influencer inévitablement les politiques publiques sur les questions liées au logement, à la santé, aux équipements publics... mais aussi à la mobilité. La mobilité et ses enjeux en matière d'aménagement se trouvent au cœur du présupposé « bien-vieillir » sur lequel ont porté plusieurs recherches en géographie de la santé (Charreire, 2013 ; Chaudet, 2012 ; Negron-poblete, 2012 ; Viriot, 2012 ; Chapon, 2011 ; Lord, 2009). La notion d'accessibilité, étroitement liée à la mobilité, se trouve au cœur de cette problématique. Avec l'augmentation généralisée de la mobilité dans nos sociétés, cette notion est devenue un droit fondamental pour chaque individu, y compris les plus âgés. Si l'accessibilité est devenue un droit fondamental, elle peut de fait être source de nouvelles formes d'exclusion voire d'isolement social. Récemment, l'association des petits frères des Pauvres a rappelé que 300 000 personnes de plus de 60 ans se trouvent dans un isolement extrême. Le doublement de la population âgée d'ici 2030 constitue une mise à l'épreuve remarquable pour les systèmes de transport tant du point de vue quantitatif que qualitatif. En sa qualité de facilitateur de la mobilité, l'opérateur de transport est directement concerné par ce phénomène et les enjeux qui l'accompagnent. *Transporter les Séniors est-il une obligation ? un casse-tête ? ou une opportunité économique ? Quels enjeux se cachent derrière ce phénomène ? Comment le vieillissement de la population française vient questionner les systèmes de transport collectifs tels qu'ils existent aujourd'hui ?* Nous tâchons de répondre à ces multiples interrogations en suivant le chemin logique suivant : premièrement comprendre les enjeux démographiques et ceux liés à la mobilité, deuxièmement appréhender les pratiques de mobilité et leurs évolutions avec la montée en âge, troisièmement évaluer les conséquences de la massification du vieillissement pour les acteurs du transport, notamment les opérateurs de transports urbains (cas de Transdev).

Le travail présenté est à la croisée d'études empiriques et de recherches littéraires. Les résultats obtenus reposent sur les données dont dispose le groupe TRANSDEV en interne, notamment des données de fréquentation des réseaux de transports en commun analysées pour les 15 dernières années. Elles ont été obtenues via GENIUS, un outil regroupant plus précisément les données de fréquentations, tarifs, ventes et recettes. Le périmètre de l'étude intègre 29 réseaux TRANSDEV situés en France. Les agglomérations retenues ont des tailles variées allant de plus de 350 000 habitants à moins de 100 000 habitants. Les données TRANSDEV ont été complétées par des données issues d'Enquête Ménage Déplacement récoltées pour quelques réseaux TRANSDEV (Rouen, Nantes et Saint-Etienne), ce afin d'obtenir une vision plus large sur les pratiques de mobilité des Séniors et de ne pas se cantonner aux seuls déplacements réalisés en transports collectifs. Par ailleurs, d'importantes recherches littéraires ont été réalisées sur le thème du vieillissement et de la mobilité afin de donner corps aux informations quantitatives récoltées.

La capacité à se déplacer (ou motilité) prémunit les personnes âgées de l'isolement social. En cela, elle est une composante indispensable au bien-vieillir. Les pratiques de déplacements évoluent du fait de pathologies liées au processus naturel de vieillissement. Rendus plus difficiles, les déplacements se réduisent en fréquence, dans le temps et dans l'espace. Les tendances sont elles aussi claires : une rupture démographique avait été enclenchée au cours du Baby-Boom, elle se répercute 70 ans plus tard entraînant un vieillissement massif de la population française. Plusieurs points semblent suffisamment percutants pour être soulignés. A travers ce travail, il s'est avéré que deux composantes clés sont à prendre en compte. D'une part les pratiques de mobilité évoluent quoi qu'il en soit du fait du vieillissement. Il s'agit en quelque sorte de la constante de l'équation. Puis s'ajoute à cette constante, une variable comprenant les tendances générationnelles.

Les pratiques de mobilité aux grands âges étant avant tout le résultat d'habitudes acquises tout au long de la vie, on a pu constater que les pratiques de mobilité des Séniors varient fortement d'une génération à l'autre. Les différences entre les « jeunes » Séniors issus du Baby-Boom et leurs aînés sont notables. Les plus jeunes bénéficient d'une nette amélioration de leur niveau de vie et de leurs ressources. Génération du développement automobile : ils sont globalement plus connectés, plus mobiles et plus motorisés. Ils ont développé de nouveaux modes de vie privilégiant les espaces périurbains et seront demain confrontés aux problématiques que posent ces territoires en termes d'accessibilité lorsque les capacités à conduire déclinent.

Pendant longtemps, les autorités organisatrices des transports et les opérateurs ont considéré les Séniors comme une clientèle captive. Pourtant, malgré leur poids démographique, les Séniors sont loin de représenter une manne financière pour les opérateurs. Ils représentent une très faible part de la clientèle des réseaux urbains et seulement 5% des déplacements réalisés avec un abonnement sur les réseaux Transdev. Leurs déplacements n'ont augmenté que de 2% au cours des 15 dernières années, alors que l'ensemble des déplacements réalisés sur les réseaux urbains Transdev a augmenté sur la même période de 38%. Il s'avère aujourd'hui que les Séniors constituent une clientèle difficilement captée par les exploitants et ce malgré des politiques tarifaires très avantageuses. Cela soulève non seulement les questions de la pertinence et de l'efficacité de ces politiques, mais également celle de la justice tarifaire vis-à-vis des autres usagers des transports en commun.

Pour comprendre les pratiques de mobilité des Séniors de demain, il est nécessaire de commencer par appréhender les tendances sociétales et mobilitaires qui touchent les actifs et les jeunes d'aujourd'hui. Les Séniors de demain et d'après-demain présenteront à bien des égards un profil dissemblable à celui des jeunes Séniors d'aujourd'hui du fait de parcours de vie bien différents (fragilisation structurelle de l'emploi, augmentation des divorces, difficulté de financement des retraites, prise de conscience environnementale, recul de l'âge du permis, connaissance des NTIC...). Aussi, décrire la mobilité des Séniors d'aujourd'hui ne permet pas d'anticiper celles des Séniors de demain.

A la question du transport des Séniors (obligation ? casse-tête ? opportunité économique ?) la réponse est sans doute un peu de tout à la fois. Cependant, elle mérite d'être posée et surtout d'obtenir des réponses. En 2040, un français sur quatre aura plus de 65 ans. Une telle massification du vieillissement et du grand âge dans les années à venir peut tout aussi bien constituer une menace qu'une opportunité à saisir pour les opérateurs de transport. Une menace puisque indépendamment d'effets générationnels, les personnes âgées réduisent progressivement (voire brutalement) leurs déplacements, notamment le recours aux transports collectifs au profit de mode plus doux comme la marche. A cela s'ajoute un effet générationnel se traduisant par une baisse progressive du recours aux transports en commun chez les séniors. Mais elle constitue également une opportunité puisque les transports collectifs peuvent s'avérer être la dernière solution pour assurer la mobilité des Séniors, notamment dans les territoires périurbains.

Les autorités organisatrices et les exploitants ont certainement leur rôle à jouer mais cela nécessite très probablement de redéfinir les services de transport tels qu'ils existent voire de questionner certains fondements classiques de leurs systèmes. La massification du vieillissement (qui plus est dans les espaces périurbains) interroge le schéma classique des transports : quelle pertinence des heures creuses et des heures pleines ? quelle desserte pour les milieux moins denses ? quelle importance accordée à la vitesse et à l'efficacité ? Les solutions actuelles proposées en complément du réseau classique tels que les navettes, le TAD ou encore le transport accompagné vont pouvoir se massifier. Peut-être au point de ne plus être simplement des « solutions d'appoint » mais de véritables modèles de transports collectifs. Le modèle tarifaire est lui aussi remis en cause par cette arrivée massive d'une cohorte de Sénior au niveau de vie égal si ce n'est supérieur à la population active. Le critère âge pertinent hier du fait de population âgée plus modeste, ne l'est plus aujourd'hui. Si cela est vrai pour les Séniors, est-ce également le cas pour les jeunes, familles nombreuses... ? Quels critères retenir ? Qu'est-ce qui relève de la tarification solidaire ou de la tarification commerciale visant à attirer le client ? Enfin, parce que le vieillissement ne relève pas uniquement du monde du transport, mais se situe à la croisée de plusieurs domaines de compétences, les exploitants de transport devront probablement trouver leur place au sein de partenariats avec les acteurs sociaux et autres. La rupture démographique en cours va certainement chambouler les modèles classiques des transports collectifs de leurs conceptions même, jusqu'à leurs modèles tarifaires en passant par les acteurs à mettre autour de la table.

- *Bibliographie pertinente (8 références au maximum)*

ESPINASSE, « *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées* », PREDIT, 2006.

NEGRON-POBLETE (dir.) et SEGUIN, « *Vieillesse et enjeux d'aménagement : regards à différentes échelles.* » Montréal, Presses de l'Université de Québec, 2012, 250 p.

POCHET, « Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées. Evolutions actuelles et enjeux », Recherche Transports Sécurité, n° 79, 2003.

POCHET, ET CORGET, « Entre "automobilité", proximité et sédentarité, quels modèles de mobilité quotidienne pour les résidents âgés des espaces périurbains ? » Espace populations sociétés, 2010/1.[En ligne], URL : <http://eps.revues.org/4604>

Rapport Broussy, « *L'adaptation de la société au vieillissement de sa population. France : année zéro !* », Mission Interministérielle sur l'adaptation de la société française au vieillissement de sa population, Janvier 2013.