



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

b a s e s

Conséquences de l'évolution démographique sur la mobilité

Comportement des seniors en matière
de transports aujourd'hui et demain

Impressum**Éditeur**

Office fédéral du développement territorial (ARE)

Auteur

Davide Marconi, section Bases, ARE

Production

État-major de l'information, ARE

Référence

Office fédéral du développement territorial (2008), Conséquences de l'évolution démographique sur la mobilité. Comportement des seniors en matière de transports aujourd'hui et demain, Berne

Commande

www.are.admin.ch

11.2008

**Conséquences de l'évolution
démographique sur la mobilité**

Comportement des seniors en matière de
transports aujourd'hui et demain

Table des matières

| | |
|--|----|
| 1. Objectif..... | 5 |
| 2. Contexte général | 5 |
| 2.1 Jeunes très mobiles, aînés mobiles..... | 6 |
| 2.2 Croissance du taux de motorisation chez les seniors..... | 6 |
| 2.3 Les personnes âgées évitent les situations de stress | 7 |
| 3. Différences régionales | 7 |
| 3.1 Variabilité de la quote-part de seniors dans les communes de Suisse | 7 |
| 3.2 Diversité régionale des comportements en matière de transports | 8 |
| 3.3 Desserte par les transports publics | 9 |
| 4. Encore plus de voitures dans le futur | 10 |
| 5. Défis pour la planification des transports et l'aménagement du territoire | 11 |
| Bibliographie | 12 |

1. Objectif

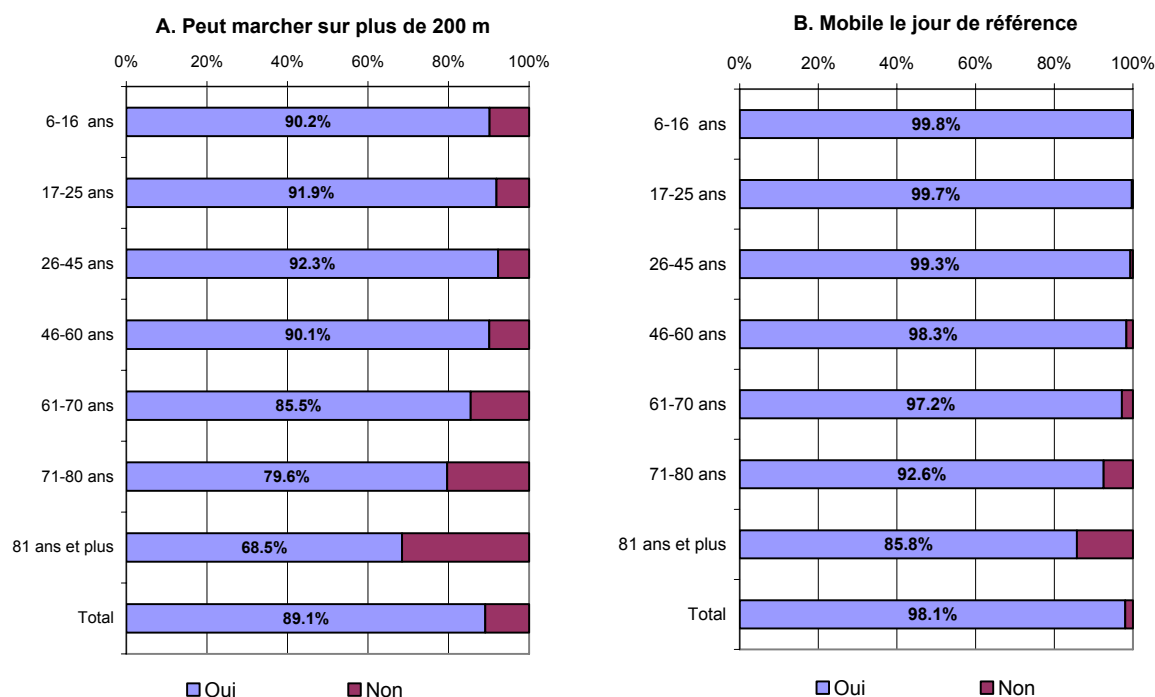
Le vieillissement de la population est un phénomène que l'on observe déjà depuis quelques décennies et qui va encore se renforcer dans les années à venir, entraînant des effets sociodémographiques qui auront aussi des répercussions sur le volume de trafic et sur le comportement en matière de transports de la population suisse. L'évolution démographique constitue donc un défi majeur pour la planification des transports et l'aménagement du territoire. Comme le nombre de personnes âgées va aller croissant, il est nécessaire d'identifier leurs besoins de mobilité et d'étudier leurs comportements spécifiques en matière de transports. Des solutions durables émergeront de ces analyses.

La présente étude se propose d'examiner les comportements actuel et futur des aînés¹ en matière de transports en se basant sur les analyses du microrecensement transports 2005 réalisé par l'Office fédéral de la statistique et l'Office fédéral du développement territorial (OFS/ARE 2007) et sur d'autres sources, afin de montrer quels sont les défis auxquels ils faut se préparer dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la planification des transports.

2. Contexte général

En 2005, le groupe d'âge des 65 ans et plus représentait environ 16 % de la population suisse. Selon les scénarios démographiques de l'Office fédéral de la statistique, cette proportion devrait passer à plus de 24 % d'ici 2030, et même 28 % d'ici 2050 (OFS 2006).

Figure 1 : Etat de santé et degré de mobilité des seniors (2005)



Source : Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005
© ARE

Les aînés ne forment pas un groupe de population homogène. Il faut en effet établir une distinction entre les « jeunes » aînés, qui jouissent d'un très bon état de santé et ont un degré de mobilité élevé,

¹ Dans la présente publication, les termes « aînés », « seniors » et « personnes âgées » désignent des personnes (femmes et hommes) de 65 ans et plus.

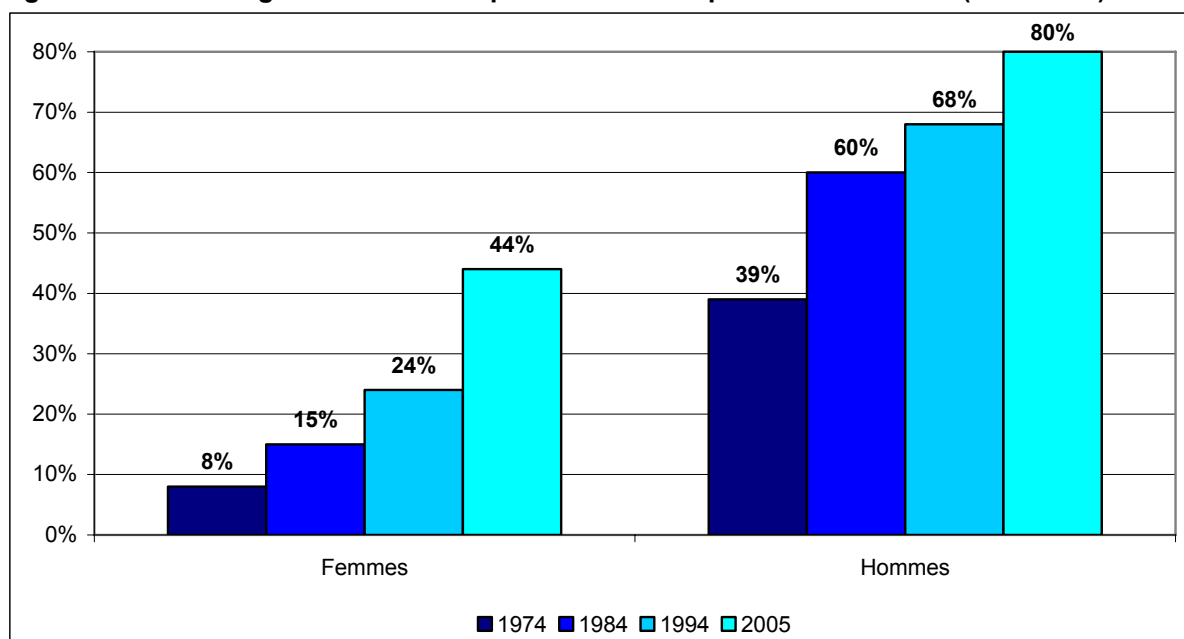
et les aînés plus âgés, dont la santé est plus fragile et une mobilité plus limitée. Selon le microrecensement transports 2005, seuls 3 % des seniors de la tranche des 61 à 70 ans et 7 % des 71 à 80 ans n'étaient pas en mesure de marcher sur plus de 200 m. Cette proportion augmentait à 14 % pour les plus de 80 ans tandis que la moyenne suisse s'établissait à 2 % (cf. Figure 1/A). L'état de santé a un impact direct sur le comportement en matière de mobilité. Ainsi, plus de 31 % des plus de 81 ans n'ont pas été mobiles le jour de référence alors qu'ils n'étaient que 14 % dans la tranche des 61 à 70 ans (cf. Figure 1/B). Compte tenu des progrès de la médecine et de l'augmentation de l'espérance de vie que l'on peut en attendre – en 2007 celle-ci était de 84 ans pour les femmes et de 79 ans pour les hommes –, on peut prévoir que le seuil où les seniors passent de la catégorie des jeunes seniors à celle des seniors âgés va encore être repoussé.

2.1 Jeunes très mobiles, aînés mobiles

Les personnes de 6 ans et plus qui résidaient en Suisse en 2005 ont parcouru en moyenne 37 km par jour sur le territoire national. Le comportement en matière de transports varie considérablement selon les groupes d'âges, comme le démontre le microrecensement transports 2005 (OFS/ARE, 2007). En 2005, avec un peu plus de 20 km parcourus quotidiennement, les personnes de moins de 17 ans et celles de plus de 65 ans avaient une mobilité comparable. Cela représente toutefois moins de la moitié de la distance couverte par les jeunes de 18 à 25 ans, qui sont très mobiles (53 km par jour), ou par les personnes des classes d'âge intermédiaires, entre 26 et 65 ans (42 km). Les seniors, qui effectuent actuellement 2,4 déplacements par jour en moyenne, font aussi un trajet de moins que les générations plus jeunes. Enfin, la proportion des personnes de plus de 65 ans qui ne sont pas mobiles (21 %) est sensiblement plus élevée que la moyenne suisse (11 %).

2.2 Croissance du taux de motorisation chez les seniors

Figure 2 : Pourcentage des seniors en possession d'un permis de conduire (1974-2005)



Source : Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 1974-2005
© ARE

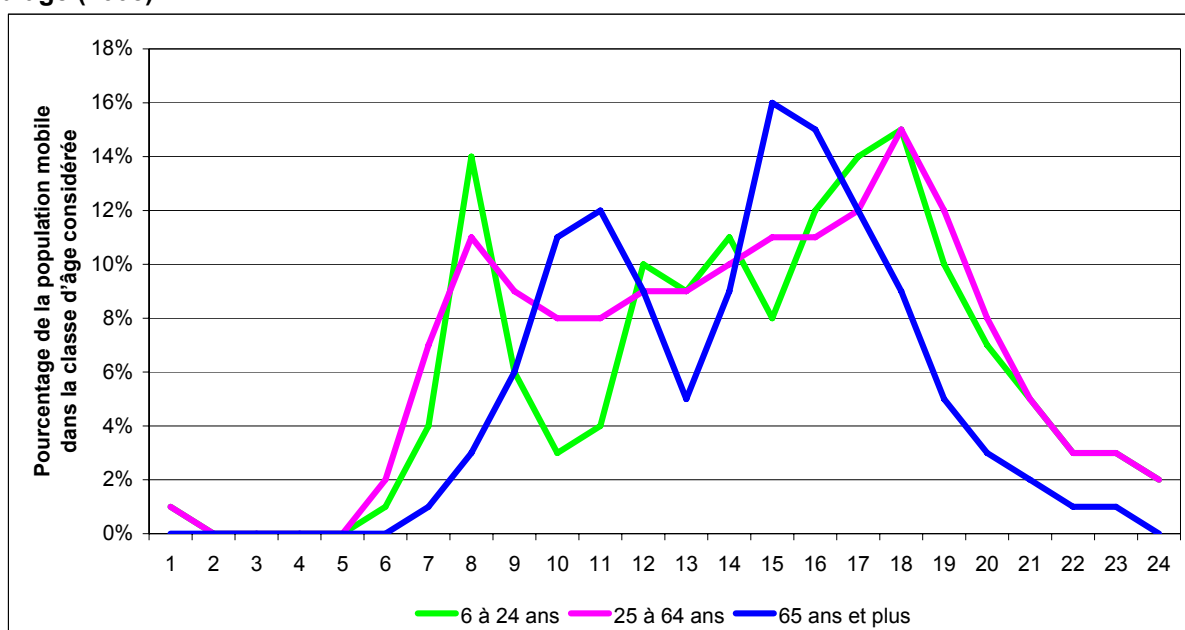
La mobilité des seniors n'est donc certainement pas négligeable. La tendance qui s'est dessinée ces dernières années mérite que l'on s'y arrête. Entre 2000 et 2005, les distances parcourues quotidiennement par les aînés ont continué de progresser tandis que la mobilité moyenne de la population s'est stabilisée. Ce changement n'est pas seulement imputable à l'augmentation du taux de motorisation des seniors. Ces trente dernières années, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus titulaires d'un permis de conduire a pratiquement triplé, passant de 20 % en 1974 à 58 % en 2005. Pour les femmes, ce taux a connu une évolution encore plus fulgurante puisqu'il est passé de 8 % en 1974 à 44 % en 2005 (cf. Figure 2). Cette évolution s'est faite principalement au détriment des

transports publics, cependant les femmes âgées continuent d'utiliser les transports publics nettement plus (27 %) que les hommes de la même classe d'âge (17%) (OFS/ARE, 2007).

2.3 Les personnes âgées évitent les situations de stress

Contrairement aux groupes de population plus jeunes, les seniors disposent de plus de temps libre et peuvent donc mieux individualiser le déroulement de leur journée. Ils utilisent notamment cette liberté pour éviter les heures de pointe et se déplacent le plus souvent entre 9 h et 11 h et entre 14 h et 16 h (cf. Figure 3). Cela montre que les aînés s'efforcent d'éviter le stress de la circulation et des transports. De leur point de vue, les problèmes les plus graves surgissent aux heures de pointe et aux carrefours complexes, où se produisent d'ailleurs la plupart des accidents de la circulation impliquant des personnes âgées. Les seniors ont, dans l'ensemble, conscience des limites que leur impose leur âge et adoptent en conséquence un comportement défensif en matière de transports (SVI 2005).

Figure 3 : Diagramme journalier de la distribution du trafic les jours ouvrables, par classes d'âge (2005)



Source : Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

3. Différences régionales

Les résultats présentés jusqu'ici se rapportent à des valeurs moyennes pour l'ensemble de la Suisse, mais le comportement en matière de transports varie aussi fortement en fonction des structures spatiales.

3.1 Variabilité de la quote-part de seniors dans les communes de Suisse

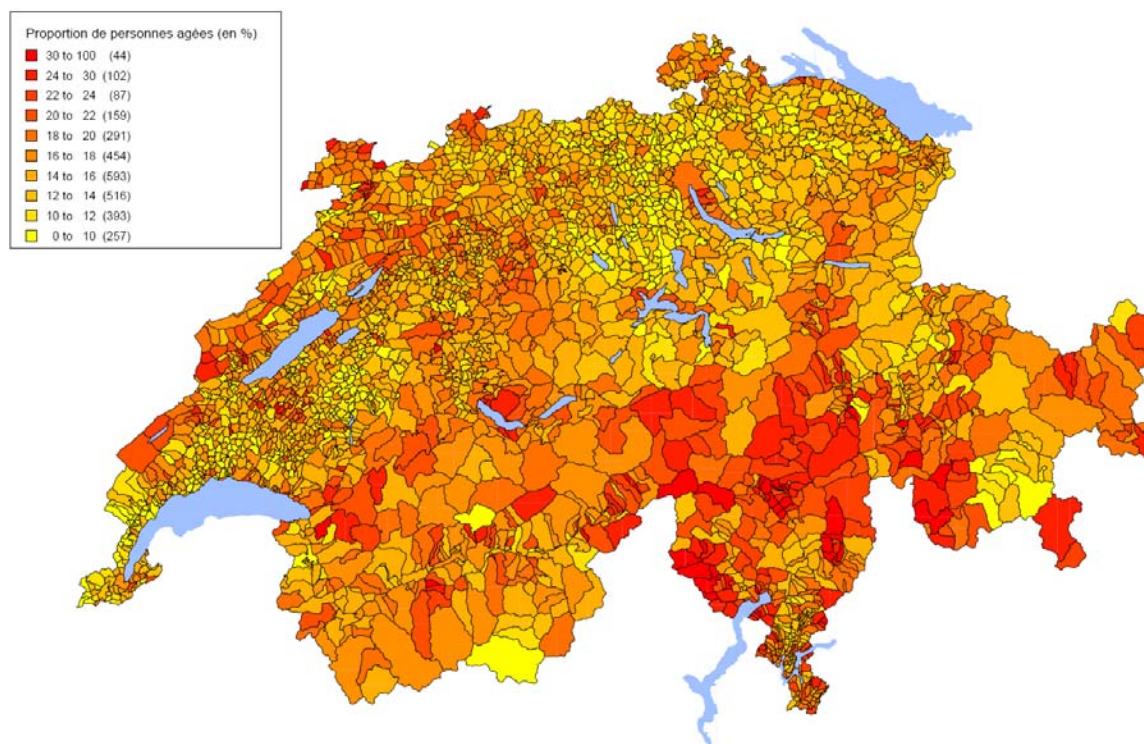
La répartition spatiale de la population âgée n'est pas homogène. On remarque par exemple que la quote-part des aînés est sensiblement plus élevée dans les communes des arcs alpin et jurassien que sur le Plateau suisse. Cette évolution s'explique principalement par l'exode des forces vives des vallées au cours du 20^e siècle.

Au sein des agglomérations, on constate également de fortes différences entre les anciennes communes-centres et les communes plus récentes de la couronne. Ces différences sont l'une des conséquences des phénomènes de suburbanisation et de périurbanisation que la Suisse a connus ces dernières décennies. En particulier, les jeunes familles ont quitté les centres pour la couronne des agglomérations tandis que les personnes âgées sont restées dans les villes. Entretemps les membres les plus âgés des familles qui ont déménagé dans la couronne des agglomérations ont aussi atteint

l'âge de la retraite. A l'avenir il faudra donc tabler sur une accélération du vieillissement de la population dans ces régions.

Dans les Alpes, les centres touristiques se distinguent singulièrement des autres communes par leur faible pourcentage de population âgée. Cela s'explique probablement par l'abondance de l'offre de places de travail qui attirent de jeunes gens actifs. Il convient aussi de souligner quelques particularités régionales, comme la « Goldküste » du lac de Zurich ou les communes qui bordent de Lac Majeur. Ces régions présentent une quote-part de seniors élevée, probablement parce qu'elles attirent des personnes d'âge plus mûr – plutôt riches – qui souhaitent passer leur retraite dans un bel endroit (cf. Figure 4).

Figure 4 : Pourcentage de la population ayant l'âge de la retraite (2000)



Sources: INFOPLAN-ARE, Recensement 2000

© ARE

3.2 Diversité régionale des comportements en matière de transports

Les régions rurales se différencient des zones urbaines par une couverture relativement pauvre en services divers, qui se traduit notamment par une mauvaise accessibilité. En général, l'accès au centre le plus proche par les transports publics y est aussi difficile. En revanche, l'accessibilité en voiture est assez bonne (ARE 2008).

La diversité des conditions cadres régionales a des conséquences sur le comportement des aînés en matière de transports (cf. Tableau 1). Les seniors qui vivent dans les villes-centres sont ceux qui présente le plus fort taux de mobilité. Plus une personne âgée réside en périphérie, plus la probabilité qu'elle reste à la maison est grande. C'est ainsi que près de trois seniors sur dix restent chez eux dans les régions rurales périphériques, tandis qu'ils ne sont même pas deux dans les villes-centres. La situation est analogue si l'on considère les distances parcourues quotidiennement et le nombre de déplacements : dans les communes rurales périphériques, on parcourt à peine 16 km pour 2,15 déplacements par jour contre 23 km et 2,53 déplacements dans les villes. En ce qui concerne la possession du permis de conduire, aux alentours de 54 %, les valeurs sont les mêmes pour les seniors qui résident dans les villes-centres et pour ceux des régions rurales périphériques tandis qu'elles grimpent à 64 % dans les régions rurales périurbaines et à 67 % dans les autres communes des agglomérations. Une explication à ce phénomène pourrait être que la part des jeunes aînés (65 à 74 ans) possédant un permis de conduire est plus élevée dans les zones suburbaines et périurbaines. Pour ce qui est de l'abonnement général, il est clair que les résidents des villes-centres sont mieux

équipés que les seniors des autres régions, puisque pour trois citoyens seniors possédant un abonnement de ce type on n'en compte qu'un à la campagne (cf. Tableau 1).

Tableau 1: Indices de mobilité des seniors selon le type de région habitée (2005)

| | Ville centre | Autres communes des agglomérations | Communes rurales périurbaines | Communes rurales périphériques | Suisse |
|--|--------------|------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------|
| Taux de mobilité | 82.5% | 79.9% | 75.2% | 72.7% | 79.6% |
| Avec permis de conduire | 54.4% | 66.7% | 63.9% | 53.9% | 61.7% |
| Avec abonnement général | 11.3% | 6.9% | 4.1% | 3.9% | 7.6% |
| Nombre de déplacements par jour (en CH) | 2.53 | 2.46 | 2.20 | 2.15 | 2.43 |
| Distance quotidienne en km (en CH) | 22.59 | 22.10 | 20.25 | 15.85 | 21.63 |
| Durée de déplacement quotidienne en min (en CH) | 85.89 | 76.14 | 70.99 | 75.09 | 78.35 |
| Distance quotidienne par moyen de transport (répartition modale) | | | | | |
| <i>Mobilité douce</i> | 12.4% | 10.8% | 11.0% | 16.8% | 11.5% |
| <i>Transports individuels motorisés</i> | 51.0% | 67.4% | 69.4% | 70.8% | 62.2% |
| <i>Transports publics</i> | 32.6% | 16.9% | 18.5% | 6.8% | 22.3% |
| <i>Autres moyens de transport</i> | 4.1% | 4.9% | 1.1% | 5.7% | 3.9% |

Source : Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

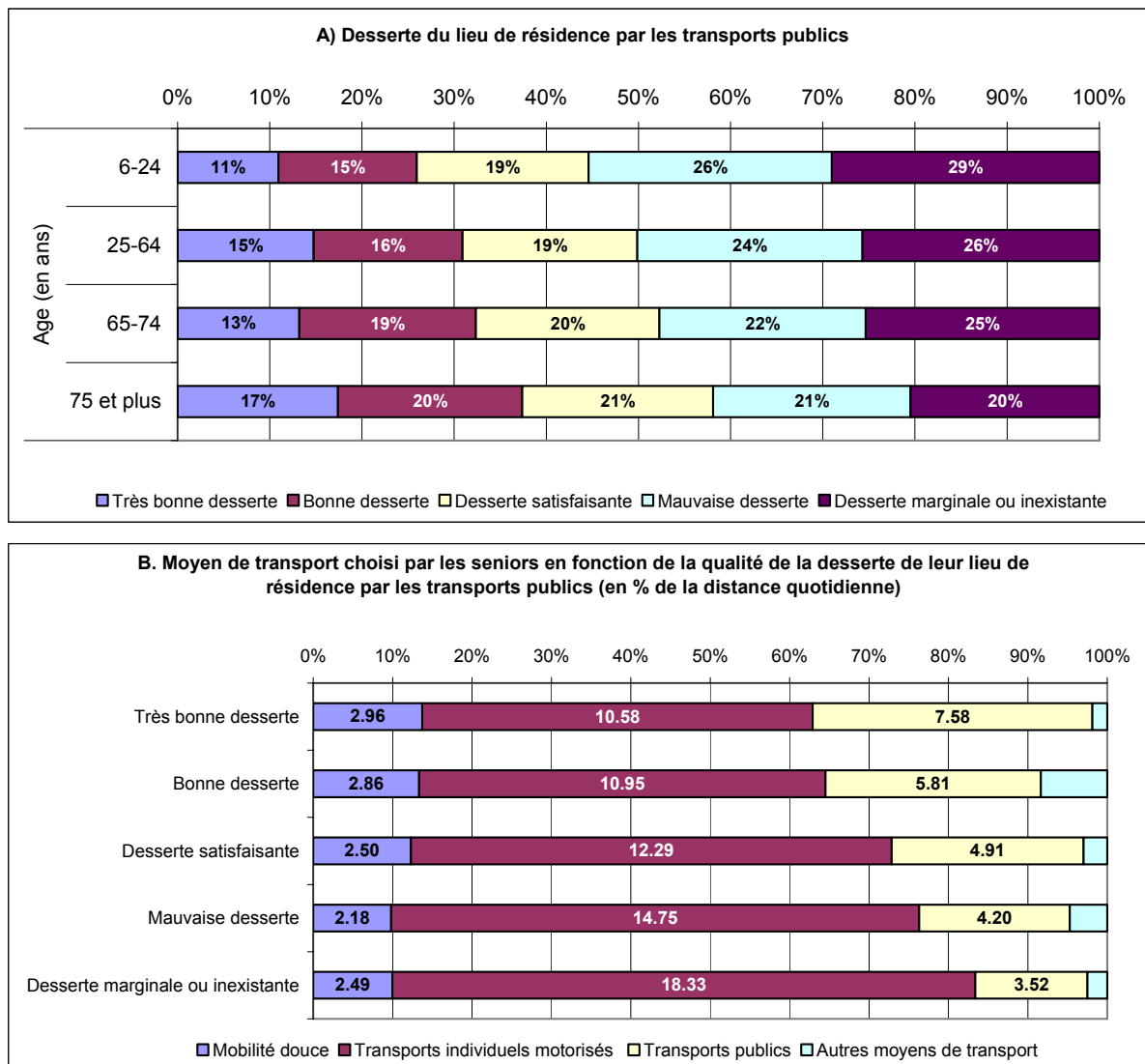
S'agissant du choix du moyen de transport, la voiture fait partout figure de favorite. Les différences entre les villes-centres et les autres communes sont toutefois saisissantes. Alors que dans les villes, les transports individuels motorisés représentent près de la moitié des distances parcourues quotidiennement, dans les autres communes des agglomérations et dans les communes rurales cette proportion grimpe à deux tiers, voire plus. La situation s'inverse en ce qui concerne les transports publics. Tandis que les seniors citoyens recourent aux transports publics pour le tiers des distances parcourues quotidiennement, dans les autres communes la part de ce mode de transport chute drastiquement. Les autres communes des agglomérations et les communes rurales périurbaines affichent des valeurs d'utilisation des transports publics comparables (16,9 % et 18,5 % respectivement), tandis que les communes rurales périphériques sont bien en retrait avec 6,8 %, ce qui s'explique probablement par la pauvreté de l'offre en transports publics. La part de la mobilité douce (déplacements à pied et à vélo) dans les distances parcourues quotidiennement est assez équilibrée entre les différents types d'espaces considérés. On ne constate une différence significative que dans les communes rurales périphériques, où la valeur est un peu plus élevée qu'ailleurs (cf. Tableau 1).

3.3 Desserte par les transports publics

Après l'analyse des conséquences de la situation géographique de la commune de résidence sur le comportement en matière de transport, cette étude s'est intéressée aux conséquences de la qualité de la desserte du lieu de résidence par les transports publics. Le but était ici de vérifier la thèse souvent avancée selon laquelle la population âgée rechercherait des lieux de résidence bien desservis par les transports publics.

Les analyses du microrecensement transports 2005 montrent que, par rapport aux jeunes, les aînés habitent plus près d'un arrêt offrant une bonne desserte. Il faut toutefois établir une distinction entre les jeunes seniors, dont les lieux de résidence présentent une qualité de desserte comparable à ceux de la population active, et les personnes plus âgées, qui vivent plus près des transports publics (cf. Figure 5/A). Cette analyse n'apporte cependant qu'une contribution partielle à la compréhension du phénomène du déménagement des aînés. Il faudrait approfondir la question afin de déterminer si la population âgée déménage pour se rapprocher de l'offre de transports publics ou si la situation actuelle n'est que le résultat de la suburbanisation évoquée précédemment. Jusqu'à présent, la recherche n'a pas encore été en mesure de fournir une explication complète sur le comportement des seniors en matière de déménagement en Suisse.

Figure 5 : Desserte par les transports publics et choix du moyen de transport (2005)



Source : Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005
 © ARE

Le lieu de résidence choisi a une influence déterminante sur le comportement des seniors en matière de transports. La qualité de la desserte du lieu de résidence par les transports publics a quant à elle un impact prépondérant sur les choix des seniors pour tel ou tel moyen de transport : ceux qui habitent un endroit très bien desservi parcourent ainsi 35% de la distance quotidienne avec les transports publics, tandis que ceux dont le lieu d'habitation se situe dans une zone dont la desserte par les transports publics n'est que marginale, voire inexistante, ne recourent aux transports publics que pour 14 % de leur prestation kilométrique(cf. Figure 5/B). Cela montre l'importance d'une bonne offre de transports publics pour les seniors, car lorsqu'ils disposent d'une bonne alternative à la voiture, ils y recourent plus souvent. Cette condition revêt une importance d'autant plus grande pour conserver une mobilité de qualité lorsque les possibilités de conduire une voiture diminuent.

4. Encore plus de voitures dans le futur

D'ici 2030, les prestations kilométriques – rail et route combinés – vont encore augmenter entre 15 et 29 % (ARE 2006). A l'avenir, les personnes âgées contribueront plus à l'augmentation du trafic, d'une part parce que ce groupe d'âge est en forte augmentation, et d'autre part parce que les seniors parcourront de plus grande distances quotidiennement et feront des déplacements plus nombreux que les retraités actuels. Leur comportement en matière de transports va donc considérablement changer. Les conditions de participation aux différents modes de transport vont aussi évoluer : selon les estimations, 80 % des seniors seront en possession d'un permis de conduire en 2030 alors qu'ils ne

sont que 58 % aujourd'hui (IVT 2004). Par ailleurs, les personnes qui ont aujourd'hui 50 ans utiliseront plus souvent leur voiture que les seniors actuels lorsqu'elles atteindront l'âge de la retraite, notamment parce qu'elles resteront plus longtemps en bonne santé. Dans ce contexte on parle d'effet de cohorte.

Outre des distances quotidiennes plus longues et un nombre de déplacements individuels en augmentation, le comportement en matière de transports des seniors de demain sera caractérisé par une forte croissance des déplacements en voiture (facteur 3,7 pour les femmes et 2,9 pour les hommes) et par une légère progression des déplacements en transports publics, de sorte qu'en 2030 la prestation kilométrique globale des aînés sera 2,6 fois celle d'aujourd'hui pour les hommes et 2,8 fois pour les femmes (SVI 2005).

5. Défis pour la planification des transports et l'aménagement du territoire

L'évolution démographique va donc imposer une adaptation des systèmes de transport. On peut s'attendre à ce que l'augmentation prévue du pourcentage de seniors se manifeste surtout dans la couronne des agglomérations, tandis que les régions de montagne et les villes-centres qui sont déjà touchées par ce phénomène n'enregistreront probablement pas un vieillissement significatif de leur population.

Le défi majeur consistera à intégrer de manière optimale les personnes plus âgées dans le système de transports. Il s'agit en particulier de simplifier le plus possible les structures routières complexes, afin de stabiliser le nombre de situations dangereuses et de réduire ainsi le risque d'accidents. Pour ce qui est des transports public, il faudra surtout améliorer leur attractivité. Dans l'optique des seniors, il conviendra notamment d'accorder de plus en plus d'importance aux temps de battement entre les correspondances, à l'intelligibilité des concepts d'offres, à l'accroissement du nombre de places assises, à l'arrivée brusque et rapide des bus et des trams aux arrêts, etc.

Actuellement, les personnes âgées habitent souvent dans des couronnes d'agglomération dépourvues d'infrastructures pour les aînés. L'aménagement du territoire doit donc chercher à favoriser l'installation des seniors dans des quartiers bien équipés, où les services sont adaptés à leurs besoins, afin de les inciter aussi à utiliser les transports publics. Car dans la perspective de l'aménagement du territoire, une chose est sûre : habiter à proximité d'un arrêt de bus, par exemple, et des services doit devenir un must. Dans les régions où la desserte par les transports publics est mauvaise, le défi consiste à proposer des alternatives à la voiture. A cet égard, il faut envisager des solutions innovatrices comme les bus sur appel ou le covoiturage pour les seniors, qui devraient leur permettre de conserver une mobilité de bonne qualité.

Bibliographie

- ARE 2006 : Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse à l'horizon 2030. Office fédéral du développement territorial (2006), Berne.
- ARE 2007 : Marconi Davide et Infanger Kurt, Évolution démographique et mobilité *in* : Forum du développement territorial, Bulletin d'information 2/2007, p. 15 à 18. Office fédéral du développement territorial (2007), Berne.
- ARE 2008 : Mobilité dans l'espace rural. Chiffres-clés relatifs au comportement en matière de transports dans l'espace rural. Office fédéral du développement territorial (2008), Berne.
- OFS 2006 : Les scénarios de l'évolution de la population de la Suisse, 2005 – 2050. Office fédéral de la statistique (2006), Neuchâtel. *Mise à jour 2008*
- OFS/ARE 2007 : La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports. Office fédéral de la statistique et Office fédéral du développement territorial (2007), Neuchâtel et Berne.
- IVT 2004 : Grundlagenbericht für die Perspektiven des Schweizer Personenverkehrs bis 2030. Prognose über Besitz und Nutzenintensität von Mobilitätswerkzeugen im Personenverkehr. Institut de planification des transports et des systèmes de transport de l'EPFZ (2004), Zurich.
- SVI 2005 : Mobilitätsmuster zukünftiger Rentnerinnen und Rentner: eine Herausforderung für das Verkehrssystem 2030? Bureau Widmer et Institut de psychologie de l'Université de Berne (2009), Frauenfeld et Berne. Mandat de recherche SVI 2005/005 de l'Association suisse des ingénieurs en transports.