



Photo: Nicolas Righetti, Agence Lundi 13

Compte-rendu du séminaire ATE

Mobilité des seniors : favoriser des pratiques durables et actives au sein des territoires

11 mai 2023 – Lausanne

Pour une mobilité
d'avenir



Introduction

Les seniors représentent une part croissante de la population mais leurs besoins de mobilité restent souvent négligés. Sur la base de ce constat, l'ATE a organisé un séminaire le jeudi 11 mai, à Lausanne, invitant la cinquantaine de participant·es à prendre la mesure des défis posés par le vieillissement démographique pour la mobilité et l'aménagement des territoires.

Depuis sa création en 1979, l'ATE s'investit pour la mobilité des plus vulnérables. Favoriser la mobilité des personnes âgées constitue donc un aspect central des projets qu'elle développe dans ses bureaux de [Berne](#) et de [Genève](#). L'ATE a acquis une expertise sur ces questions et propose différentes solutions pour améliorer les déplacements des aîné·es dans l'espace public ou en transports en commun.

L'organisation du séminaire du 11 mai répondait à plusieurs objectifs : d'une part, continuer à sensibiliser les politiques et les professionnel·les de l'aménagement

aux problématiques que rencontrent les aîné·es dans leurs déplacements ; d'autre part, leur présenter des solutions pour réduire les obstacles limitant les déplacements des seniors.

Ce que ce séminaire nous a appris...

Comment favoriser les mobilités durables et actives des personnes âgées au sein des territoires ? Voici la grande-question qui sous-tendait le séminaire organisé par l'ATE, ce jeudi 11 mai. Cette question a été abordée dans le cadre de 5 présentations, dont les principaux messages à retenir sont résumés ici.

La mobilité des seniors : état des lieux et évolutions futures

Raphaël Ancel, Office fédéral du développement territorial (ARE)

La présentation de Raphaël Ancel a posé le cadre, en abordant les données du dernier microrecensement mobilité et transports 2021 sous l'angle de la mobilité seniors.

En 2021, la part modale du transport individuel motorisé (TIM) a augmenté chez les 65 ans et plus, au détriment des transports publics, dont le recul s'explique par le COVID-19. Le transport individuel motorisé (TIM) représente ainsi 68% des distances parcourues quotidiennement par les seniors. La part de la marche est restée stable et le vélo a gagné un point de pourcentage par rapport à 2015.

Raphaël Ancel a aussi rappelé la vulnérabilité des seniors dans la mobilité: en 2021, les seniors comptent pour 12% des distances parcourues en Suisse, mais pour 37% des décès liés à la mobilité selon le rapport SINUS du BPA.

Sa conclusion ? Si d'importants efforts sont nécessaires pour réduire cette forte accidentalité, il faut aussi continuer à promouvoir les modes actifs dont les bénéfices pour la santé des seniors dépassent les coûts liés aux accidents (source : ARE, Coûts et bénéfices externes des transports, 2019).

«La marche a permis d'éviter 5'685 décès prématurés parmi les 75 ans et plus»

Source: ARE, Coûts et bénéfices externes des transports, 2019.
Chiffres cités dans la présentation de Raphaël Ancel



Mobilité(s) des seniors : quelques enjeux en santé publique

Vincent Pécelet, Responsable Unité Activité physique, Unisanté (VD)

Les questions de santé évoquées par Raphaël Ancel à la fin de sa présentation étaient au coeur de celle de notre deuxième intervenant : Vincent Pécelet, d'Unisanté, le Centre universitaire de médecine générale et de santé publique du canton de Vaud.

La présentation de Vincent Pécelet a montré l'importance de l'activité physique chez les seniors, pour leur santé d'une part, et pour le maintien de leur mobilité d'autre part. L'activité physique a une valeur préventive : un entraînement régulier permet de réduire le risque de chutes, de favoriser l'équilibre et le renforcement musculaire.

Au-delà de la promotion de comportements plus actifs, il faut aussi créer des conditions-cadres favorisant l'activité physique, telles que la réalisation d'« environnements actifs » ou « favorables à la santé ». Les synergies entre santé

publique et aménagement du territoire sont ici visibles... et on espère que les connexions et collaborations entre ces domaines vont se poursuivre à l'avenir.



Dans cette brochure, l'OMS définit son plan d'action mondial pour promouvoir l'activité physique. Ce Plan comprend quatre objectifs, dont le deuxième est de « créer des environnements actifs ». Les mesures préconisées pour réaliser cet objectif ont trait à la promotion de la mobilité active, à l'amélioration de la sécurité routière et à la création d'espaces verts.

Habiter et marcher la ville au grand-âge: liens ténus et attachements discrets

Cornelia Hummel, Professeure à l'Université de Genève



Ainsi, les espaces partagés entre vélos et piétons, ainsi que les zones 30 sans passages piétons sont particulièrement anxiogènes pour elles et eux.

Les seniors interrogé·es sur leur sentiment d'insécurité associaient ce terme à la peur de chuter dans l'espace public, plutôt qu'à la peur du crime.

Cornelia Hummel, sociologue du vieillissement et professeure à l'Université de Genève, nous a parlé de l'importance de la marche au grand-âge.

Avec l'avancement de l'âge, la mobilité et la sociabilité deviennent de plus en plus centrées autour du domicile. La marche (re)devient, alors, une mobilité essentielle. Bien plus qu'un déplacement de A à B, marcher permet d'établir des liens sociaux. Ces liens sont «ténus», c'est-à-dire éphémères et entretenus avec des «étrangers familiers» tels que le boucher, la dame qui promène son chien, les caissier·ères du supermarché, etc. Bien que ténus, ces liens que permet la mobilité piétonne sont essentiels pour maintenir un rapport au monde au grand âge.

Cornelia Hummel nous a rappelé l'importance des commerces de proximité, des bancs et des cheminements piétons sécurisés. La peur de se faire bousculer et de tomber est vive chez les plus âgé·es.

L'un des messages dispensés par Cornelia Hummel lors de sa présentation.

Source: Riom L., Hummel C., Kimber L., Burton-Jeangros C., 2015, « Plus on est vieux, plus on se protège : le sentiment de sécurité chez les personnes âgées », *Retraite et société*, n° 71, p. 58-74. <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:78873>

Vers une démotorisation au grand âge : quels processus au fil du temps ?

Joël Meissonnier, chargé de recherche au CEREMA (France)

Joël Meissonnier sociologue des transports et des comportements de déplacement nous a présenté une étude qu'il mène dans la métropole de Lille, en France.

Le chercheur nous a parlé d'un moment charnière lié à l'avancée en âge : quand conduire ne devient plus possible. La démotorisation des seniors est une problématique importante car la génération des baby-boomers entre dans le quatrième âge et c'est la première génération à avoir massivement utilisé la voiture tout au long de sa vie. L'attachement de cette génération à l'automobilité est tel que l'arrêt de la conduite est souvent soudain et subi.

D'après le chercheur, cette démotorisation serait sûrement mieux vécue si elle était anticipée. A ce titre, il donne l'exemple d'un couple de retraités qui anticipe sa démotorisation en déménageant dans un bourg où tout est à disposition. Ce couple commence à faire de plus en plus de choses à pied et songe progressivement à

se séparer de l'une de ses voitures.

Mais anticiper la démotorisation n'incombe pas qu'aux seniors : les pouvoirs publics ont évidemment aussi un rôle à jouer. A cet égard, la gratuité des transports publics (introduite, par exemple, à Dunkerque) pourrait favoriser leur utilisation par les aîné-es, en déchargeant ces dernier-ères des soucis liés au coût et à la compréhension de la billettique. Parmi les solutions évoquées par Joël Meissonnier, le fait de « réapprendre » aux seniors à prendre les transports en commun correspond à ce que propose l'ATE avec ses cours « être et rester mobile ».



Encourager le report modal des seniors: un enjeu pour les politiques publiques ciblant les mobilités durables ?

Oui, parce que le poids démographique des personnes de 65 ans et plus en France s'accroît, que la part modale de la voiture a augmenté chez cette catégorie de la population (en raison notamment d'une féminisation de la conduite) et que les seniors sont plus mobiles qu'avant. Pour toutes ces raisons, les distances parcourues par les seniors en voiture augmentent.

Plans de mobilité seniors : l'exemple de Carouge

Jérôme Grand, service des affaires sociales de la Ville de Carouge
Alice Genoud, responsable de projet à l'ATE

La dernière présentation a été donnée conjointement par Jérôme Grand de la Ville de Carouge (GE) et par Alice Genoud, du Bureau romand de l'ATE, sur le Plan de Mobilité Seniors que l'ATE réalise actuellement à Carouge.

Jérôme Grand a présenté la politique des aîné-es de la Ville de Carouge axée sur le développement de conditions-cadres, plutôt que sur des mesures de soutien ponctuelles. Le choix de réaliser un Plan de Mobilité Seniors (PMSeniors) avec l'ATE s'inscrit donc pleinement dans cette logique.

Alice Genoud a, ensuite, présenté les PMSeniors : une démarche participative qui permet d'identifier les points dangereux à améliorer pour la mobilité des seniors dans l'espace public. Pour

Alice Genoud, les forces de cette démarche sont la participation des seniors, les mesures de sensibilisation proposées (il ne s'agit pas uniquement de mieux aménager), et les recommandations transmises aux communes qui constituent un véritable outil d'aide à la décision pour l'aménagement d'un territoire communal plus favorable aux seniors.



En plus de Carouge, l'ATE réalise actuellement des Plans de Mobilité Seniors à Plan-les-Ouates (GE) et à Ecublens (VD). D'autres Plans vont démarrer à Troinex (GE) ainsi que dans le canton de Fribourg.

En matière de concepts de mobilité, l'ATE a développé son expertise avec les Plans de Mobilité Scolaire. Les Plans de Mobilité Seniors ont été élaborés selon le même principe. Les Plans de Mobilité Scolaire et Seniors visent des publics différents mais sont complémentaires et peuvent être menés en commun, comme c'est le cas actuellement à Ecublens.

Conclusion

Les cinq présentations ont été suivies de riches échanges avec le public. La question de la billettique, de la disparition des guichets ou de la possibilité d'acheter son titre de transport auprès du conducteur·trice a occupé une partie de la discussion, la fracture numérique touchant encore une part importante de seniors. La gratuité des transports publics (récemment interdite en Suisse par le Tribunal fédéral) est revenue sur le tapis comme solution favorable à la mobilité des seniors. Elle a toutefois également été sujette à caution au vu du report modal de la marche vers les TP (plutôt que du TIM vers les TP) que cette mesure pourrait susciter chez les publics plus jeunes. D'autres questions ont porté sur comment inciter les seniors à marcher davantage, ou sur comment augmenter leur participation lors de diagnostics de mobilité.

Ce séminaire a permis de rappeler ce dont les seniors ont besoin pour leur mobilité : marcher pour leur santé, pour le maintien de leur vie sociale et d'une certaine «autonomie» (un terme à mettre entre guillemets car nous sommes toutes et tous imbriqués·es dans des réseaux d'interdépendance, comme l'a rappelé Cornelia Hummel). Pour continuer à se déplacer à pied ou en transports publics, ou pour vivre sereinement leur démotorisation, les seniors ont besoin d'infrastructures sûres et de qualité. Les avis convergent: il faut maintenant prendre en compte ces besoins et les transcrire dans des mesures et des politiques publiques concrètes. C'est au tour des politiques et des aménagistes de passer à l'action.