



PREDIT GO n°3

« Projets de vie et de mobilités durables pour bien vieillir dans les territoires en 2030 »

Livrable intermédiaire novembre 2010

**Annexe 2 :
Rapport de synthèse des actions menées
dans l'Aire urbaine de Lyon**



Aire urbaine de Lyon

Contexte général

La recherche concernant les « Projets de vie et de mobilité durable pour bien vieillir dans les territoires » dans l'aire urbaine de Lyon, s'intègre dans une continuité des réflexions et analyses, portées par l'Agence d'urbanisme à la demande de son Conseil d'administration, et relayé peu à peu par différentes collectivités et acteurs depuis 2007.

Le chantier mis en œuvre depuis cette date, part d'abord d'une préoccupation générale : l'absence de connaissance et de vision commune sur le phénomène du vieillissement des populations et des territoires, et leur impact sur les politiques et investissements publics et privés. En effet, les pratiques et les comportements actuels des personnes âgées risquent de changer dans les vingt ou trente années à venir au moins dans leurs composantes socioéconomiques (telles que le patrimoine, la situation financière et le niveau de vie, les comportements de consommation, de mobilité...).

L'écart entre l'âge de cessation d'activité et « l'entrée en vieillesse » a évolué considérablement ces quarante dernières années. Cet écart, situé à environ 14 ans dans les années soixante, pourrait croître encore à l'avenir si on place l'entrée en vieillesse au seuil de 70 ans et si on prend en compte les pratiques de préretraites existantes. Dans ce contexte en évolution, les attitudes imaginées et réelles des personnes dites « âgées » différeront selon le regard porté sur elles et selon les facilités d'intégration physique, économique et sociale dans des territoires eux-mêmes en cours d'évolution.

Cela implique que dans les trente prochaines années, de nouvelles segmentations des âges s'imposeront aux analyses, observations et politiques publiques. Elles concerneront autant les personnes vieillissantes que les jeunes. Et de ce fait les « projets de vie et de mobilité durable » nécessitent d'être abordés dans ces temporalités et dans les spécificités, tels que la « féminisation » du vieillissement, l'allongement de l'espérance de vie qui modifiera les rapports entre les personnes par la coexistence des deux générations de « personnes âgées » dans une même famille (enfant de 60-70 ans et parents âgés de 80 ans et plus), l'augmentation de l'âge moyen qui aura une influence sur le rapport au travail et sur l'économie, etc.

Quels que soient les scénarios, de continuité des tendances comme d'inflexions des politiques et un possible regain démographique, il faudra aujourd'hui se saisir des impacts de ce vieillissement des populations afin de mieux organiser et adapter les territoires aux nouvelles demandes et aux nouveaux besoins. Et cela concerne la « mobilité durable ».

Dans ce contexte, l'approche des « projets de vie des seniors et la question de la mobilité durable » reposera sur une analyse plus fine des seniors habitant deux grands types de territoires, diversement accessibles mais tous ayant des politiques spécifiques de mobilité des seniors, ou des choix de dessertes en principe adaptés aux besoins exprimés :

- urbains - quartiers de Villeurbanne et de Lyon (3^{ème}, 7^{ème} et 9^{ème} arrondissement) et
- périurbains « d'agglomération » : Saint Germain au Mont d'Or et Dardilly (Ouest Lyonnais).

Ces sites ont été choisis d'une part parce qu'ils se trouvent dans le principal pôle urbain, dans des secteurs à vieillissement avérée, bénéficiant des dessertes globales ou spécifiques permettant la mobilité des seniors, puis par le lien que l'Agence a noué avec des élus, et les associations.



Les sites de analyses dans la Grand Lyon



1. Les dynamiques du vieillissement dans l'aire urbaine de Lyon

Les dynamiques territoriales liés au vieillissement au sein de l'aire urbaine de Lyon (296 communes, 1,6 millions d'habitants et 3 306 km²), analysées par l'Agence d'urbanisme, permettent d'entrevoir les aspects suivant :

- **Une augmentation constante des seniors, aujourd'hui concentrée dans l'agglomération lyonnaise.** En 2007, on estime à environ 323 000 le nombre de personnes



de 60 ans et plus, soit 15% de plus qu'en 1999. Ces personnes représentent près de 20 % de la population de l'aire urbaine, et en 2030, elles pourraient être près de 500 000, soit 25 % de la population totale. Elles se concentrent dans l'agglomération lyonnaise

En général, les 60 ans et plus seront plus nombreux que les jeunes de moins de 20 ans à partir de 2027. Cet « effet ciseau » se situerait autour de 2012 au niveau national et de 2020 pour l'agglomération lyonnaise. Néanmoins, si l'on cible plus finement les territoires – cf. exemple ci-dessous pour les périmètre des Programmes locaux de l'habitat (P.L.H.)- ce basculement de la population est déjà en cours dans certains territoires, et surtout dans les périphéries ouest.

De manière prospective, parmi les personnes de 60 ans et plus, le poids des 60-74 ans serait de 58 % en 2030, en chute de 7 points par rapport à 1999 ; mais celui des 75-84 ans atteindrait près de 30 % (contre 23% en 1999). Enfin, celui des 85 ans et plus pourrait atteindre 13 % (contre 11% en 1999).

- **85 % des personnes âgées sont domiciliées dans le pôle urbain et 15 % dans les couronnes périurbaines.** Le Grand Lyon concentre à lui seul 77 % des personnes âgées de 60 ans et plus de l'aire urbaine. Lyon et Villeurbanne abritent 35 % de la population totale de l'aire urbaine et 37 % des personnes de 60 ans et plus (39 % des 65 ans et plus).

En 1999, les personnes de 40 à 59 ans, autrement dit celles qui seront les grands seniors en 2030, représentaient 25 % de la population totale. La majorité d'entre elles vieillira théoriquement sur place, c'est-à-dire essentiellement dans les couronnes périphériques entourant le Grand Lyon.

Plus précisément dans l'agglomération lyonnaise, on sait :

- en 2007, la part des 65 ans ou plus dans la population totale atteint 14,5 % (contre 15,7 % pour la région Rhône Alpes), soit 185 000 personnes.
- En 2020, cette part ne dépasserait pas 18%, et leur nombre serait de 246 000 personnes. Dans le même temps, la population totale n'augmenterait que de 9%.

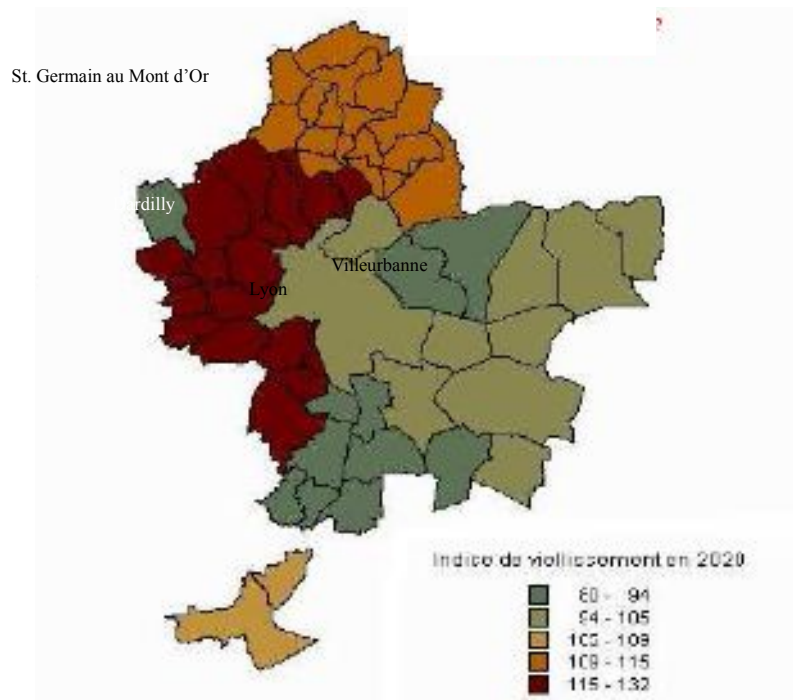
Les personnes âgées de 85 ans ou plus seront presque deux fois plus nombreuses: leur nombre passerait de 18 500 à 32 500 personnes sur la même période les personnes âgées de 65 ans ou plus représenteront près de 18% des habitants de l'agglomération contre 14,5% aujourd'hui, soit 61 000 seniors de plus

Le vieillissement sera relativement plus prononcé dans le secteur ouest où un habitant sur cinq aura 65 ans ou plus en 2020 et où les jeunes de moins de 15 ans seront moins nombreux que les seniors. Dans certains secteurs de l'agglomération (ouest et nord), les 65 ans ou plus seront plus nombreux que les jeunes de moins de 15 ans et un habitant sur cinq aura plus de 65 ans

Echéances de basculement du poids des moins de 20 ans au bénéfice en dessous de celui des 60 ans et plus sur l'aire urbaine de Lyon (d'après analyses Omphale)



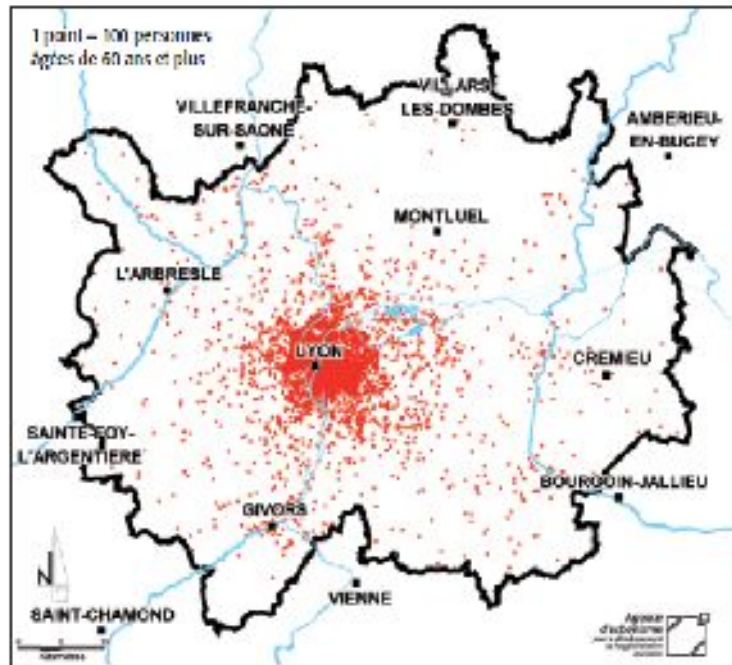
Indice de vieillissement, projections par canton pour 2020



Source : Agence d'urbanisme, Atlas du vieillissement /aire urbaine de Lyon, 2007 ; Agenda 21 : compléments volet social «Le vieillissement de la population », septembre 2009

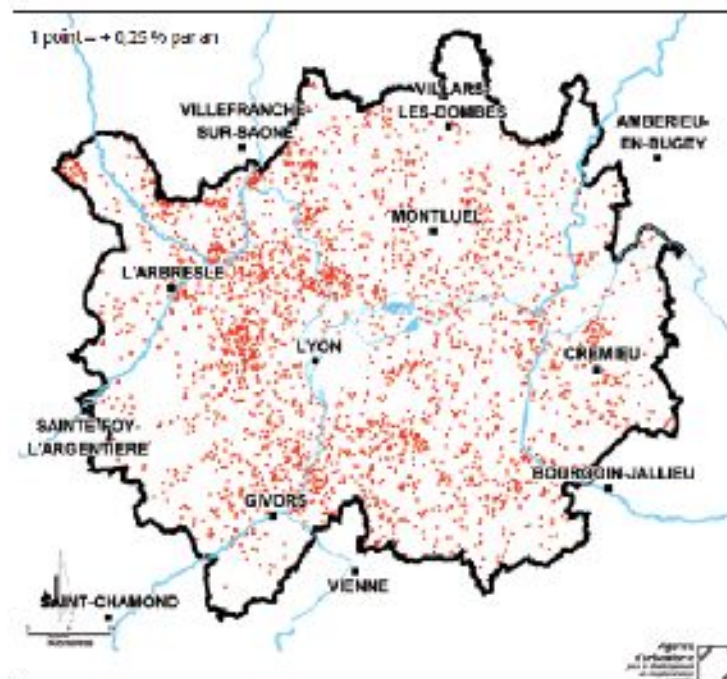
Concentration et dispersion des personnes de plus de 60 ans dans l'aire urbaine de Lyon, 1999

Source : données Insee



Taux de croissance annuel des effectifs de 60 ans et plus de l'aire urbaine de Lyon, entre 1990 et 1999

Source : données Insee



Source : Agence d'urbanisme, Atlas du vieillissement /aire urbaine de Lyon, 2007



Il est probable que les secteurs peuplés de l'est lyonnais continueront d'attirer une population relativement jeune.

Le centre de l'agglomération (Lyon et Caluire-Et-Cuire), se distingue par une hausse très modérée de sa population âgée. Sur la période 2007-2020, le taux de hausse moyenne des 65 ans ou plus serait de +15%

- En 2020, l'agglomération lyonnaise compterait près de 28 personnes âgées de 65 ans ou plus pour 100 personnes en âge d'être actives (33% en France).
- L'indice de vieillissement dans le grand Lyon montre qu'en 2020 tous les territoires se trouveront avec un vieillissement avancé voire confirmé.
- **La féminisation du vieillissement, et la prégnance des personnes habitant seules (par choix ou contrainte) est une donnée importante.** En 1999, la proportion des femmes parmi les 60 ans et plus est de 58 %. Un tiers des ménages est composé d'une personne vivant seule en 1999, soit 215 000 ménages sur 660 000.
- **Chez les 60 ans et plus, un ménage sur deux (45 %) est composé d'une personne seule, soit 83 000 foyers.** Il s'agit d'un phénomène en hausse, puisqu'en 1990, ce taux n'était que de 36 %.

Parmi la population âgée de 60 ans et plus, 8 femmes sur 10 vivent le plus souvent seules, contre 2 hommes sur 10.

Dans le Grand Lyon :

- En 2007, 190 000 personnes vivent seules dans l'agglomération; soit plus du tiers de l'ensemble des ménages. Parmi elles, 40% sont âgées de plus de 60 ans (plus de 76 500 personnes).
Les grands seniors sont particulièrement touchés par la solitude: 55% des ménages dont le référent est âgé de 75 ans ou plus sont des personnes seules. Près de la moitié des ménages de 75 ans ou plus de l'agglomération sont veufs.
- En somme : Quatre personnes vivant seules sur dix sont âgées de 60 ans ou plus ; et à partir de 75 ans, un ménage sur deux est veuf
- **Si les tendances régionales s'appliquent au territoire, presque 8 % des 65 ans et plus seraient dépendants, soit environ 16 500 personnes.** Près de la moitié de ces dépendants (47 %) ont 85 ans et plus. En 2020, ils augmenteraient de près du quart pour atteindre 20 500 personnes âgées de plus de 65 ans.

Les femmes représenteraient 71 % des personnes âgées dépendantes de plus de 65 ans soit 5 % du total des personnes âgées de plus de 65 ans. Ce taux de dépendance atteindrait 80 % des femmes de plus de 75 ans.

- **La majorité des seniors vivent à domicile, et cette donnée semble se conforter.** En 1999, 95 % des personnes de 60 ans et plus vivaient à leur domicile. Ce taux chute relativement avec l'âge : 82 % au delà de 80 ans contre 98 % entre 60 et 74 ans.

En 2007, près de 3 % des personnes de 60 ans et plus vivaient dans un peu plus de 250 établissements.

Parmi les 170 000 résidences principales occupées par des ménages retraités, 97 % sont des logements ordinaires : 61 % des logements en immeubles collectifs et environ un tiers en habitat individuel. Les 3% restants sont des logements-foyers ou autre type de logement dans un immeuble ou dans de l'habitat provisoire.



Les ménages retraités sont à 63 % propriétaires du logement qu'ils occupent en 1999, contre près de la moitié de l'ensemble des ménages de l'aire urbaine. 34 % des ménages retraités louent leur résidence principale.

Au sein des ménages dont la personne de référence est une personne âgée de 60 ans et plus, 73 % des logements ont une superficie moyenne comprise entre 40m² et 100 m², contre seulement 66 % dans les autres classes d'âge.

Sur un effectif de près de 295 000 personnes de 60 ans et plus, 77 % n'ont pas quitté leur logement entre 1990 et 1999. La stabilité dans la commune est encore plus marquée : 87%.

Les personnes âgées de l'aire urbaine ayant quitté leur logement ou leur commune entre 1990 et 1999 représentent respectivement 70 000 et 30 000 personnes. Il s'agit des sommes non négligeables.

Dans le Grand Lyon, on constate :

- En 1999, 90 % des personnes de 75 ans ou plus vivent à leur domicile ou chez un membre de leur famille. L'hébergement non médicalisé c'est-à-dire les maisons de retraite et les logements foyers sont le dernier recours. Cette solution intervient généralement aux grands âges et concerne essentiellement les personnes dépendantes et seules.
- Les personnes âgées de l'agglomération sont davantage propriétaires de leur logement que les autres catégories de la population. En 2007, 62% des ménages âgés de plus de 60 ans sont propriétaires de leur logement contre 39 % chez les moins de 60 ans et 46% pour l'ensemble des ménages. Mais le nombre de locataires à destination du parc social tend à augmenter plus vite que chez les autres catégories.

Entre 1999 et 2007, le nombre de ménages âgés de 60 ans ou plus locataires dans le parc social a augmenté de 14% ; soit deux fois plus que chez les moins de 60 ans.

- Les personnes âgées habitent dans des logements spacieux mais relativement peu confortables. Près d'un quart des ménages âgés de 75 ans ou plus vivent dans des logements sans confort ou peu confortables contre une moyenne de un sur cinq pour l'ensemble des ménages. Les 60-74 ans sont relativement mieux lotis que les autres catégories de la population. Lyon et Villeurbanne, se distinguent par une part importante des logements inconfortables occupés par les ménages âgés de plus de 75 ans (30%).

- **Les seniors de 60 ans et plus ne sont pas tous « inactifs », et leurs revenus disponibles sont sous tension** . On comptait près de 5 % d'actifs formels, auxquels s'ajoutent une somme très importante des aidants naturels familiaux, et actifs associatifs.

Ils ont des revenus qui chutent, et qui vont diminuer encore plus dans les années à venir, bien que les seniors d'aujourd'hui soient considérés comme étant plus riches. En 2005 par les seniors de l'aire urbaine est de 18 930 euros annuels soit environ 1 580 euros par mois.

Entre 2000 et 2005, le montant moyen de ces revenus a progressé plus que celui des salaires (+15 % contre +12 %) mais il reste néanmoins 30 % inférieur au salaire moyen.

Les personnes âgées de 65 ans et plus appartiennent, majoritairement à des secteurs socio-économiques aux revenus intermédiaires-inférieurs et modestes (par unité de consommation).

Dans le Grand Lyon :

- En 2006, le montant moyen des pensions de retraite par foyer fiscal est de 19 800 euros/an dans le Grand Lyon contre 19 400 euros dans le département du Rhône et 18 000 euros en Rhône-Alpes.



- Entre 2000 et 2006, le montant moyen des pensions de retraite de l'agglomération lyonnaise a augmenté de 5% (en euros constant). L'évolution a été plus favorable pour les communes riches. A l'intérieur de l'agglomération, le montant moyen des pensions de retraite par foyer fiscal est plus élevé à l'Ouest qu'à l'Est.
- Les communes les plus modestes (en terme de retraites) abritent 35% des foyers fiscaux des retraites de l'agglomération. Les communes les plus riches ne représentent que 10% des foyers fiscaux des retraites de l'agglomération.
- En 2007, plus de 21 600 ménages de l'agglomération âgés de plus de 60 ans vivent en dessous du seuil de pauvreté; soit 12% de l'ensemble des ménages âgés de plus de 60 ans (contre 16% pour l'ensemble de la population). Les ménages âgés de l'Est et Sud sont les plus exposés à la pauvreté.
- Entre 1999 et 2007, le nombre des ménages âgés de plus de 60 ans vivant en dessous du seuil de pauvreté a augmenté plus vite que chez les autres classes d'âge (+16% contre +12% chez les moins de 60 ans).
- L'écart entre les retraites modestes de l'Est et ceux riches de l'Ouest est important. La retraite moyenne par foyer fiscal dans les communes les plus riches représente entre une fois et demi et plus de deux fois celle des communes les plus modestes.
- Les ménages âgés de l'agglomération lyonnaise sont moins touchés par la pauvreté que les autres catégories de la population. Mais le nombre des ménages âgés pauvres croît plus vite que chez le reste de la population.
- **Avec l'âge, la consommation des seniors évolue.** En France, en 2001, un couple entre 70 et 74 ans dépense pour sa consommation 12 % de moins qu'un ménage d'âge moyen, entre 80 et 84 ans, 25 % de moins. A l'opposé, un couple entre 60 et 69 ans surconsommerait à hauteur de 2 %, tandis que les 70-79 ans présenteraient une sous-consommation théorique de 5 % qui atteint 14 % au-delà de 80 ans.
- **Bien qu'en meilleure santé que d'autres générations des seniors, la prévalence de la dépendance se concentre chez les femmes de plus de 75 ans.** En 2001, si les tendances observées dans le Rhône s'appliquent à l'aire urbaine de Lyon, presque cinq personnes sur mille de plus de 65 ans, souffrant d'une incapacité permanente ou passagère, bénéficieraient des services d'une aide ménagère à domicile.

En 2006, environ 20 000 personnes âgées, dépendantes ou très dépendantes habitant les cantons rhodaniens de l'aire urbaine, bénéficient de l'aide personnalisée à l'autonomie (APA ou ADPA), pour la moitié à domicile et l'autre en établissement. Dans le premier cas, près de 80 % des bénéficiaires se concentrent dans l'agglomération lyonnaise, dans le second, près de 70 % (dont un peu plus d'un tiers à Lyon et Villeurbanne).



2. Les questions de mobilité – les constats et les interrogations

Dans l'aire urbaine de Lyon, les seniors exercent une mobilité moins importante que les actifs au regard des enquêtes ménages classiques, mais malgré cela la mobilité des 60 ans et plus importantes. En 2006, dans l'aire métropolitaine lyonnaise au sens du périmètre de l'enquête ménages-déplacements, ces déplacements représentait 1,2 millions de déplacements (soit 18% des déplacements totaux). Ils sont produits à 76 % par les 60-74 ans.

Plus spécifiquement, l'Agence d'urbanisme constate, à partir des données de l'enquête ménage des déplacements citée, que dans ce périmètre :

- **Les seniors renforcent leur motorisation par l'accès des femmes au permis de conduire et à la voiture**

Dans l'aire métropolitaine lyonnaise, 51 % des habitants possèdent au moins une voiture. Ce taux augmente en s'éloignant du centre, mais aussi en fonction de la taille du ménage. En moyenne 18 % des ménages ne possèdent pas de véhicule particulier (contre 34 % en possédant au moins deux). Les premiers se concentrent dans la partie centrale de l'aire métropolitaine (Lyon et Villeurbanne), et les autres dans les couronnes périurbaines.

Cette « automobilité » s'est renforcée dans le temps par l'accès au permis de conduire, qui reste un indicateur de la capacité de mobilité individuelle. Cette capacité chute nettement avec l'âge et surtout pour les femmes seniors, restant relativement stable pour les hommes : entre les 60-74 ans et les 85 et plus, cette diminution est de 30 points pour les femmes et de 5 points pour les hommes.

Le permis de conduire ne signifie pas pour autant que l'on dispose d'une voiture. Les écarts constatés à cet égard entre seniors hommes et femmes sont importants, les premiers maintenant un écart important autant dans l'accès au permis de conduire qu'à la voiture.

Les hommes restent les conducteurs principaux de la voiture au quotidien : les femmes de 65 ans et plus sont à 20 % conductrices d'une voiture et à 28 % conductrices ou passagères ; ces taux doublent pour les hommes, 45 % et 47 % respectivement.

Nonobstant, cette situation évolue, plus particulièrement chez les jeunes femmes actives d'aujourd'hui, qui en accédant davantage au permis de conduire pèseront probablement plus fort dans la motorisation des seniors en 2030.

La possession ou pas du permis de conduire influe sur la fréquence d'utilisation des voitures en tant que conducteur ou passager, et sur la fréquentation des transports publics.

- **La mobilité des seniors diminue avec l'âge et reste marquée par la voiture et la marche**

Les habitants réalisent en moyenne 3,75 déplacements par jour et par personne tous modes confondus (3,79 pour les femmes et 3,72 pour les hommes).

Selon les lieux de résidence, ces déplacements par jour et par personne peuvent osciller entre 3,15 comme par exemple dans le secteur Est du Grand Lyon et aller au-delà de 3,9 dans les couronnes périurbaines éloignées.

Avec l'âge, la mobilité diminue. Les personnes de 65 ans et plus réalisent 2,81 déplacements par jour et par personne, contre 3,74 pour les 50-64 ans et 4,57 pour les 35-49 ans.

Selon l'âge, les écarts de mobilité sont plus manifestes entre hommes et femmes.

Parmi les 60 ans et plus, les femmes réalisent 2,78 déplacements par jour et par personne contre 3,32 pour les hommes. Ces écarts de mobilité se maintiennent au sein des différentes classes d'âge des seniors.

La part de marché la plus importante des déplacements des personnes de 60 ans et plus est celle de la voiture. Ces déplacements sont produits à 82 % par les 60-74 ans.



La mobilité des 60-74 ans – hommes et femmes – est très importante et dépasse la mobilité moyenne des 60 ans et plus tous modes confondus. Cela reste aussi vrai pour la mobilité en voiture particulière, mais pas pour les déplacements à pied ou en transports collectifs urbains, qui restent aux mêmes niveaux ou légèrement en dessous de cette mobilité globale.

Les femmes de 60 ans et plus ont toujours une mobilité inférieure en voiture à celles des hommes, et supérieure en transports collectifs urbains. La mobilité à pied reste équivalente. Des écarts sont observables selon les classes d'âge.

En considérant la mobilité globale des 50-64 ans (3,74) et des 65 ans et plus (2,81), on observe une chute forte de la mobilité en voiture (2,5 à 1,39), une augmentation légère de la marche et une diminution de l'usage des transports collectifs urbains. L'usage de la bicyclette diminue entre ces deux classes d'âge, passant de 0,03 à 0,01 déplacements par jour et par personne.

Les 65 ans et plus sont à 10 % utilisateurs quotidiens des transports collectifs urbains et à 10 % de la voiture en tant que conducteur ou passager.

- **Les seniors parcourent des distances importantes, tout en privilégiant une certaine proximité au quotidien**

Selon les motifs, les déplacements des 60 ans et plus dans l'aire métropolitaine de Lyon, en 2006, sont très marqués par des activités d'achats, suivies des pratiques dites de « loisirs » qui englobent une multiplicité d'activités qui vont de la promenade au shopping et à la vie associative en passant par le sport et la culture.

La part des déplacements des 60-74 ans consacrés aux achats passe de 38 % à 48 % pour les 75 ans et plus. Cette augmentation est due à la part croissante des déplacements des 75 ans et plus pour des achats de proximité, qui est elle-même à relier au poids des femmes dans cette catégorie d'âge.

La répartition des déplacements pour les achats chez les hommes et les femmes entre 60 et 74 ans reste assez équilibrée. Ce n'est pas le cas pour les 75 ans et plus : les hommes de cette classe d'âge réalisent 46 % de leurs déplacements pour cette activité contre 50 % pour les femmes (dont 36 % sont réalisés dans les petits commerces et marchés).

Pour les activités de « loisirs », l'effet âge ne semble pas avoir aujourd'hui un impact majeur, y compris entre sexes. Les déplacements liés aux visites aux parents et amis, ainsi que ceux liés à l'accompagnement chutent entre les jeunes seniors et les seniors plus âgés.

Ces diminutions, bien que relativement faibles, concernent davantage les femmes dans les deux cas.

Les déplacements liés à la santé représentent 7 % des déplacements des 75 ans et plus, contre 4 % pour les 60-74 ans. Les seniors sont très peu présents dans le monde du travail formel, mais très actifs dans le secteur informel. Donc une partie des déplacements proches d'une activité de travail, contrainte ou choisie, se trouve noyée dans ceux liés à la vie associative, à la visite aux parents, aux accompagnements, etc. La part des déplacements pour l'activité « travail » reste de ce fait faible voire disparaît avec l'âge : 4 % de déplacements pour les 60-74 ans et 0 % après 75 ans.

Enfin, tous modes et motifs confondus, les retraités parcourent en moyenne près de 14 km par jour ouvrable et par personne, soit deux fois moins que les actifs travaillant à plein temps. La distance moyenne parcourue tous âges confondus est de 21 km.



Bien que ces constats quantitatifs ne reflètent pas des situations de vie particulières, les données permettent de penser que l'automobilité, acquise conjointement avec l'amélioration des transports en commun, a facilité l'insertion sociale des seniors dans les territoires, et peut permettre de limiter leur isolement.

Cependant la dépendance probable des seniors par rapport à l'automobile – surtout en milieu périurbain et dans les franges rurales des métropoles, ouvre un champ d'interrogations sur la mobilité durable des seniors.

L'accès et l'usage croissants de la voiture par les seniors participent à la croissance des mobilités et interrogent de ce fait le modèle de développement territorial en cours. Ces interrogations sont d'actualité : la limitation du volume global de déplacements - surtout motorisés - ne semble pas acquise et est mise sous tension par les coûts énergétiques et les capacités financières des ménages à faire face à ces dépenses croissantes.

Aujourd'hui, après 60 ans, les écarts de mobilité quotidienne liés aux revenus s'expliquent surtout par les inégalités de motorisation et d'accès à la voiture. Ces inégalités tendent à s'atténuer avec le vieillissement, par l'effet d'une amélioration significative des revenus, mais celle-ci ne semble pas pouvoir se maintenir pour les seniors de 2030. Ceci risque de poser des problèmes aux seniors de demain dont la mobilité restera marquée par leur pratique actuelle.

La vie dans le périurbain risque de poser des problèmes aux seniors cumulant des handicaps tels que la baisse des revenus, l'éloignement des activités, la hausse des budgets transports, l'inadaptation de leur logement. Les plus aisés pourraient s'approcher des communes les mieux équipées, dotées d'un réseau de transports en commun et à la demande développée.

L'approche du vieillissement par la mobilité est fondamentale, car pouvoir « bouger » au quotidien voire choisir son mode de déplacement conditionne l'insertion des seniors dans les territoires. Cette capacité est offerte par la voiture, avec les risques que l'on pressent pour tous ceux qui ne possèdent pas un éventail de choix suffisants. La mise en lumière des choix et des contraintes possibles à venir est fondamentale dans la gestion territoriale du vieillissement.

Cette mise en lumière est accélérée par les débats actuels sur l'avenir énergétique et les possibles limitations de mobilité quotidienne, voire résidentielle. D'autres avancées plus tangibles peuvent être mises en oeuvre : le lien entre espaces privés et espaces publics. Nombreuses sont les personnes qui ne se déplacent pas en raison de l'absence d'ascenseur, de rampes d'accès aux bas des immeubles, voire de multiples obstacles dans les espaces interstitiels entre leur logement et la rue.

Les attentes sont nombreuses dans ce domaine. Et la relation entre mobilité, nouvelles technologies de communication et information et vieillissement reste aussi un domaine à explorer.

La relation entre mobilité et vieillissement met en exergue un constat fondamental, mais d'une grande portée : la lenteur et la dépendance (quel que soit son niveau) sont une réalité. Et c'est peut être une bonne nouvelle, si l'assumer entraîne des améliorations dans les conditions de mobilité et d'accessibilité de tous les habitants à l'échelle du quartier comme du village.



3. La perception des besoins des seniors par les collectivités, et les actions en cours

Les projets de vie des seniors, vis-à-vis de leur mobilité dans leurs territoires vécus, reposent sur des attentes génériques qui se différencient en fonction des situations de vie. Pour que ces projets de vie puissent s'accomplir ou se consolider, les communes ont un rôle important à travers les politiques d'aménagement et leurs capacités d'innovation en termes de services à la mobilité et de participation citoyenne.

Pour soutenir cet enjeu, la concrétisation d'une vision commune des phénomènes et des groupes considérés, est indispensable.

L'Agence d'urbanisme, dans les expertises réalisées montre que :

- **Les acteurs institutionnels consultés ont une perception extrêmement variée sur les personnes âgées en général et sur le vieillissement en particulier (y compris dans la vision prospective).** Certains appréhendent le vieillissement comme un mal incurable de la société auquel il faut trouver des réponses, d'autres envisagent avec un certain cynisme que la question pourrait ne plus se poser (recrudescence des canicules, etc. !) et d'autres enfin considèrent le vieillissement comme un challenge motivant, voire une chance pour notre société.

Certains de ces acteurs notent que les médias renvoient une image ambiguë des personnes âgées : des « seniors actifs, plein de santé, riches » (un marché !) et en même temps un regard sordide sur la dépendance et la solitude.

D'autres montrent une vision optimiste et notent une évolution dans la perception de l'avenir des personnes vieillissantes, de telle sorte qu'ils affirment qu'il n'y aurait pas lieu de s'alarmer de l'explosion démographique annoncée, pour autant que l'on considère les « personnes âgées » comme une richesse, une ressource, selon eux insuffisamment exploitée.

On soulignera que l'expertise auprès des acteurs montre que ceux-ci ont généralement parlé des personnes âgées, souvent des personnes dépendantes ou de la dépendance, mais très rarement du vieillissement (alors même que notre questionnaire les y invitait).

- **... mais deux images prédominent (surtout dans les petites communes) : le vieillissement des populations est une « source de préoccupation sociale et budgétaire » vrs. les seniors de 60-74 ans sont des citoyens « facteurs de développement local ».**

Plus précisément, les 60-74 ans sont majoritairement considérés comme un atout et un facteur de développement local de par leur intensive participation à la vie associative locale et à la consommation auprès des commerces de proximité. La préoccupation des communes par rapport à l'évolution du vieillissement est liée aux problèmes de solitude, de maladie, de manque de revenus des personnes âgées. Dans ce cas, les communes tendent à considérer que pour les seniors, dès leurs 75 ans il doit s'engager une solidarité publique pour permettre leur maintien à domicile et l'accès aux établissements spécialisés pour les très dépendants dans de bonnes conditions.

En termes de vision à long terme, les communes perçoivent comme quelque chose d'inévitable, une moyenne voire une forte progression du vieillissement et des besoins. Les inquiétudes financières par rapport à ce futur prédominent, et elles dénotent aussi des préoccupations fortes sur la probable fragilisation économique des personnes âgées. A noter que certaines communes considèrent que les évolutions démographiques, et donc les dépenses allouées dans le futur aux personnes âgées, pourront être modifiées aussi par des choix politiques de préférence « démographique ». Des communes très petites et périurbaines voire « rurales » s'inquiètent de la baisse des naissances dans la commune, tandis que d'autres paraissent se consoler en pariant sur le développement pavillonnaire existant.



- **Les communes confirment leurs difficultés pour satisfaire les souhaits des personnes âgées de vivre à domicile et de bénéficier des équipements de proximité.**

Les demandes des personnes âgées de vivre le plus longtemps possible dans leur domicile et dans leur quartier, et de bénéficier des services et équipements leur permettant une vie autonome, se manifestent auprès des communes à travers les souhaits d'adaptation du logement, de pouvoir déménager dans des appartements et résidences intégrés dans la ville ou le bourg, intergénérationnels, etc.

La proximité concerne aussi les personnes âgées plus dépendantes dans le domaine des accueils temporaires à proximité et accueil de jour ou pour des périodes plus longues.

Les initiatives communales dans ce domaine sont limitées et semblent contraintes tant par la faible disponibilité foncière et budgétaire à laquelle elles sont confrontées que par les limitations financières des personnes âgées et des familles.

- **L'offre de logements et d'hébergements adaptés semble déficitaire, surtout pour les élus des petites communes**

Les communes disent souffrir d'un manque de structures d'hébergement spécialisées pour personnes âgées, à l'exception des grandes communes et des communes connaissant un fort taux de vieillissement. Les manques les plus flagrants concernent les petites structures médicalisées ou non, les accueils de jour, etc. Ce déficit est encore plus marqué pour les structures pouvant accueillir les malades mentaux âgés ne relevant pas complètement du cadre psychiatrique hospitalier.

Les communes de petite taille notent des difficultés à maintenir les personnes âgées à domicile, surtout lorsqu'elles entrent en dépendance, car il existe une saturation de l'offre des services de soins infirmiers à domicile

Une grande diversité des communes notent un déficit d'offre en matière d'hébergement des personnes âgées très atteintes par la maladie d'Alzheimer. Si elles peuvent d'abord être suivies par des accueils de jour, elles intégreront la liste d'attente des hébergements spécialisés déjà saturés.

Le déficit de prise en compte des personnes âgées malades mentales et de leurs besoins de logement/hébergement, reste présent. Les réponses restent « psychiatriques » (placement en hôpital psychiatrique).

- **La prise en compte des personnes âgées issues de l'immigration reste très en dessous des besoins, dans les communes accueillant cette population**

A quelques exceptions près, les communes qui connaissent un fort taux d'immigration, n'ont pas de politique spécifique envers ces populations qui, indépendamment de leurs besoins, sont celles qui expriment le moins de sollicitations spécifiques. Quelques communes notent la mise en place (ou le lancement des études) des démarches d'intégration dans les associations et autres, d'analyse de la qualité des foyers-logements, voire d'amélioration de la connaissance des besoins

Partout on note la faible prise en compte des personnes âgées issues de l'immigration dans les réflexions en matière de logement et d'hébergement. Ce déficit est confirmé par les faibles demandes et participations de cette catégorie de population aux activités spécifiques organisées par les communes, même dans les communes de l'Est lyonnais.



- **Les communes manifestent une grande insatisfaction par aux réponses du système des transports et de mobilité, et jugent que celui-ci doit faire l'objet d'une nouvelle approche**

La satisfaction des besoins des personnes âgées en transports et mobilité est d'autant plus importante que celles-ci résident dans des espaces denses, équipés en services de tous genres et maillés par des systèmes de transports permettant autant la mobilité de proximité que de semi-proximité.

Face aux besoins identifiés, les communes notent un important déficit dans l'offre de transports et de mobilité locale et intercommunale

Une grande majorité de communes juge plus qu'insuffisante voire inexistante l'offre de transports et de mobilité pour les personnes âgées. Une des raisons évoquées est celle des contraintes budgétaires imposées par des dessertes soutenues presque « à la carte ».

Nombreuses sont les expériences qui ont été mises en place dans le temps pour tenir compte de ces demandes, et nombreuses aussi ont été celles qui n'ont pu être pérennisées, faute d'un nombre d'usagers permanent rentabilisant les investissements.

Mais ces demandes continueront à s'exprimer compte tenu du poids à venir des personnes âgées dans le périurbain.

Ces attentes difficiles à satisfaire dans de bonnes conditions aujourd'hui, du fait de la périurbanisation des logements et d'une solvabilité insuffisante des personnes âgées pour assumer des coûts de transport quasiment à la carte. Feront-ils « masse » demain ? Cette perspective est-elle suffisante pour investir à perte dès à présent à titre d'anticipation ?

Les communes opinent que c'est par les réponses qui seront imaginées dans le périurbain vieillissant que le système de transports d'une agglomération sera évalué quant à sa capacité des AOT à assumer ce phénomène démographique inévitable.

- **Les transports à la demande et une « personnalisation » de l'accompagnement pour la mobilité sont pour les communes deux priorités à part égale**

Si les transports à la demande sont une priorité parmi les besoins ou attentes, après 75 ans, l'accompagnement plus personnalisé est souhaité pour réaliser les activités nécessitant des déplacements.

Cette dernière nécessité est très peu abordée par les communes, qui au-delà des navettes communales, semblent concentrer leurs actions dans l'aménagement de l'espace public.

- **Une insatisfaction très forte par rapport à l'offre de transports et de mobilité existante, mais des contraintes budgétaires freinent la mise en œuvre de réponses adaptées**

Quelle que soit la classe d'âge, les communes perçoivent une forte demande des personnes âgées en matière de transports collectifs ou semi-collectifs.

Cinq communes sur dix pensent que les transports à la demande sont les plus attendus par les jeunes seniors, suivis de l'adaptation des infrastructures à la mobilité quotidienne (abaissement des trottoirs, ...).

Pour les 75-84 ans et les 85 ans et plus, le transport à la demande reste en première ligne (un peu plus de trois communes sur dix concernées), suivi des aides financières (directes ou indirectes) à la mobilité, aux déplacements et à l'accompagnement personnalisé ou collectif des personnes âgées dans des véhicules motorisés ou non motorisés, voire à pied (deux communes sur dix concernées).



Le poids perçu de ces demandes est à relier au poids des communes peu denses et ne bénéficiant pas d'un réseau de transports collectifs fort et maillé.

Une grande majorité de communes de l'aire urbaine perçoit une défaillance forte dans le domaine des transports et de l'accessibilité pour sa population âgée. Selon le type de service, entre quatre et huit communes sur dix jugent l'offre de transports et de mobilité adaptée pour les personnes âgées inexistante.

Elles ne sont qu'à peine une commune sur dix (les communes denses et bien desservies) à juger l'offre suffisante.

L'offre globale serait insuffisante pour deux communes sur dix dans tous les domaines sauf pour l'adaptation des espaces publics, où le nombre de communes passe à quatre sur dix.

Les communes jugent négativement la qualité de l'offre existante destinée aux populations âgées. Contrairement aux structures d'hébergement spécialisé et/ ou de services à la personne, la qualité de l'offre publique et associative dans le domaine des transports et de l'accessibilité est jugée insatisfaisante ou très insatisfaisante par près de quatre communes sur dix.

A peine trois communes sur dix estiment cette offre moyenne. Trois communes sur dix ne se prononcent pas sur l'adéquation entre cette offre et la demande perçue.

Des réponses communales qui différencient les communes bénéficiant d'une forte desserte globale et les autres. Selon les communes, les actions engagées les plus classiques vont du soutien aux associations aux dessertes ponctuelles en minibus ou taxis (navettes municipales l'été, pour le marché, pour les clubs de troisième âge...) ou plus « permanentes ».

D'autres se sont engagées dans des plans d'accessibilité aux équipements publics, des plans d'aménagement des espaces publics (bateaux sur les trottoirs, délimitation de la chaussée par des plots plutôt que des trottoirs, etc.).

Parmi les trois principales actions sur l'espace public, les priorités des communes confortent ces perceptions : priorité à l'accessibilité des équipements publics, au développement de bancs publics et à l'amélioration de l'accessibilité des jardins et squares.

La sécurisation des personnes âgées fait aussi partie de ces actions à travers la création par exemple de postes d'agent d'accompagnement et d'animation.

Les interventions municipales en matière de transport et de mobilité sont limitées par des contraintes budgétaires. Les principaux freins pour répondre aux besoins actuels en matière de transport et de mobilité pour les personnes âgées sont d'abord d'ordre financier (coût trop important pour les collectivités pour assurer des réponses adaptées dans ce domaine), suivi de la grande diversité des demandes et de leur dispersion spatiale, puis de l'inadaptation des horaires de desserte.

A signaler que les coûts d'expérimentation de dessertes par navettes, minibus, taxis, etc. sont particulièrement élevés.

A titre d'information, les petites et très petites communes développent surtout des navettes municipales, minibus ou taxi (ou adaptation d'autres types de véhicules pour les personnes âgées), pour tenter de répondre aux besoins de mobilité des seniors. Cela concerne par exemple Décines, Meyzieu, Sainte-Foy-lès-Lyon, Villefontaine, Grigny, Chasse-sur-Rhône, Saint Laurent de Mure, Marcy l'Etoile, L'Arbresle, Taluyers, Bessenay, Pollionay, Civrieux d'Azergues. Néanmoins, comme à Blyes et plein d'autres communes, ces actions risquent d'être arrêtées après expérimentation faute d'usagers réguliers, et aussi faute des ressources financières suffisantes. En effet, ces services ne disposent pas d'une régularité et amplitude suffisamment forte pour être des offres équivalentes à la voiture ou aux transports en communs lorsqu'ils existent. Un cercle vicieux s'installe faisant capoter ces initiatives.

Pour l'avenir, des projets existent comme les études d'accessibilité aux équipements publics et privés (Lyon, Décines, Villefontaine, L'Arbresle, Saint-Symphorien d'Ozon, ...), des actions sur l'espace public



(Chasse-sur-Rhône, Taluyers...) des élargissements de partenariats pour limiter les coûts pour la collectivité et l'utilisateur, l'étude ou la mise en place des navettes communales ou intercommunales (Charantonay, Bonnefamille...).

A noter : les perceptions analysées concordent avec celles des seniors, collectés auprès des CCAS et via les réponses des responsables de ceux-ci et des associations diverses.

4. Les interrogations générales des acteurs et le lien avec le choix des sites d'étude

Les questions de transports et de mobilité et les écarts entre les besoins et les réponses, au-delà de l'aspect financier, marquent la distance existante entre la prise de conscience des acteurs et la mise en place de nouveaux modes de faire. On retrouve ici l'inertie propre à la thématique des transports urbains notamment.

Quelques initiatives privées amorcent cependant des changements.

Malgré ces constats, les communes de l'aire urbaine s'efforcent d'assurer de meilleures possibilités de déplacement et d'accès aux équipements publics. L'amélioration ergonomique pour tous dans les systèmes de transports collectifs s'ajoute à ces actions de base.

Une marge de progrès importante est possible, mais elle dépendra d'une évolution dans les approches.

C'est dans cette marche de progrès que l'on pourra trouver la validation ou invalidation des hypothèses subjacentes de la recherche. En effet, les offres de mobilité produisent de satisfaction ou d'insatisfaction de la part des usagers comme des « financeurs » au regard des besoins et attentes, en fonction des paramètres très diversifiés et pas nécessairement très évidents.

On sait que les territoires qui favorisent l'accomplissement des « projets de vie » des seniors par rapport à la mobilité (pouvoir disposer des choix de mobilité seule ou accompagné pour continuer à exercer sa citoyenneté...), sont ceux qui développent des politiques d'aménagement spécifiques et disposent des capacités d'innovation en matière des services de mobilité et de participation citoyenne. Néanmoins il n'existe pas de recul suffisant pour connaître si ces réponses sont en phase avec des besoins structurants, si ces réponses sont durables et soutenables, ... et si elles répondent à un micro-marché ou à des marchés plus amples.

Dans ce cadre 4 communes ont été choisies pour accueillir l'enquête approchant toutes ces questions liées à la recherche (cf. enquête exploratoire en annexe) : Lyon et Villeurbanne, le « centre » de l'aire urbaine de Lyon qui concentre le taux le plus important des seniors ; puis deux communes « périurbaines de proximité » Dardilly et Saint Germain au Mont d'Or.

Voici ci-dessous une présentation des sites et leur situation face aux questions abordées.

Pour rappel : les démarches de l'Agence d'urbanisme en lien avec les acteurs locaux

Depuis 2007, l'Agence d'urbanisme a mis en place multiples démarches d'étude, de dialogue collectifs, entretiens etc. qui ont permis de consolider un groupement d'acteurs intéressés à poursuivre la réflexion autour de la consolidation d'une « politique territoriale du vieillissement » : communes, techniciens, associations des personnes âgées ... et l'émergence des besoins de connaissances autres que qualitatives dans tous les domaines dont celui de la mobilité. Ces démarches sont : Atlas du vieillissement de l'aire urbaine de Lyon, expertise sur les politiques publiques et actions privées à l'égard des seniors et du vieillissement (2007-2008), animation des ateliers « Vieillesse et Territoires » dédiés à la question du logement/habitat, déplacements/mobilité, services /équipements, planification (2009), et numérique (octobre 2010)

A l'échelle du Grand Lyon, voici quelques démarches : « Club du développement durable » - Ateliers de seniors », Mission Stratégies d'agglomération : « Ateliers décideurs sur vieillissement et habitat » ;

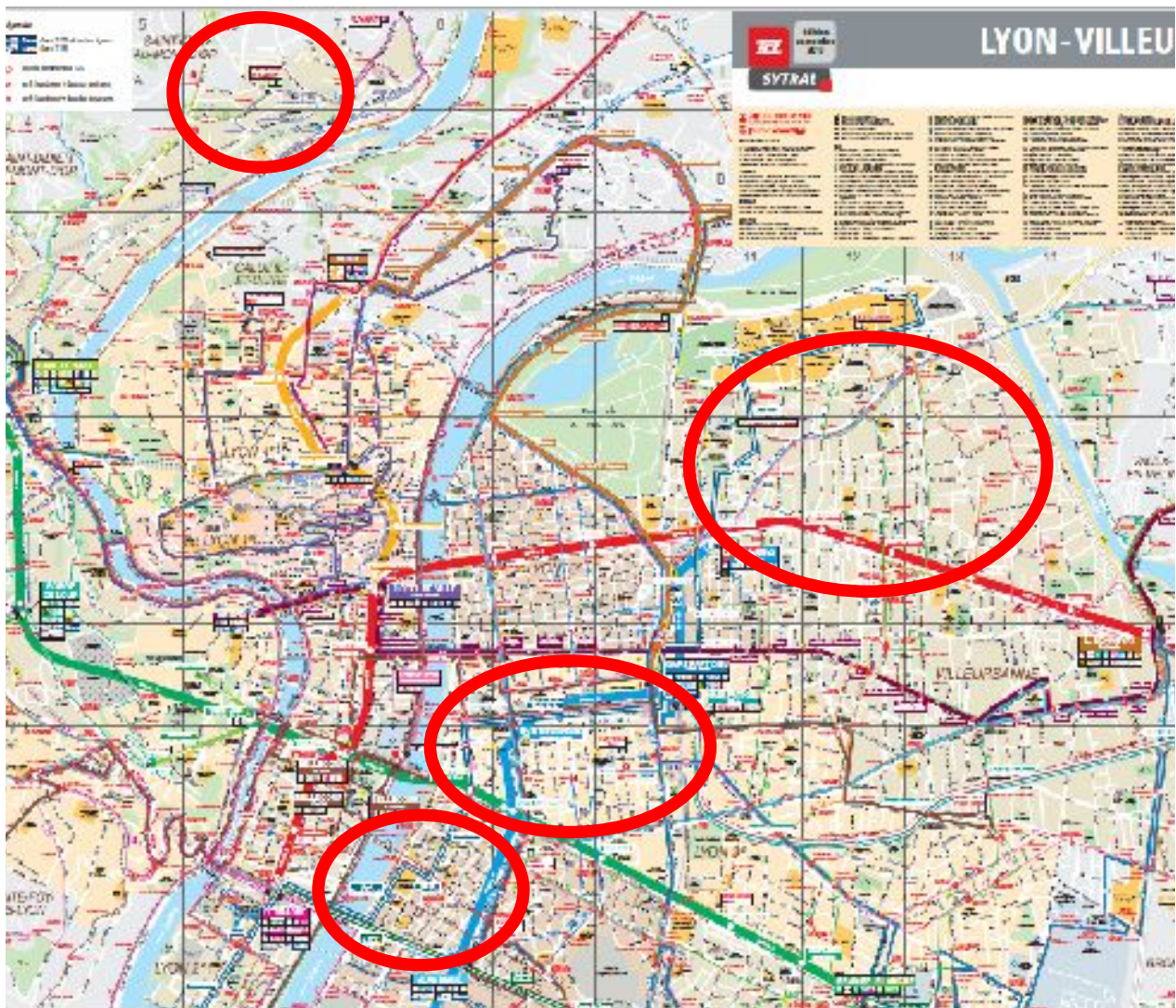


Université Lyon 3 – Laboratoire Société individu santé : analyses sur la mobilité des seniors et handicapés dans la ville...

Le centre de l'aire urbaine de Lyon : Lyon et Villeurbanne

Près de 300 000 seniors de 60 ans et plus, soit 37% de la population totale de l'aire urbaine (46% en ce qui concerne les personnes de 85 ans et plus). Près de 250 enquêtes seront administrés .

- Les sites d'enquête à Lyon :





- a) **Quartiers interstitiels Lyon 3 et Lyon 7 (Est du 3^{ème} arrondissement du Rhône à la Part-Dieu et partie et nord du 7^{ème} entre les stations de métro Saxe-Gambetta et Jean Macé) :** + 50 ans : 27% ; + de 60 ans : 17% ; + de 75 ans : 7% ; augmentation des + de 75 ans entre 1999 et 2006 : + 11% et + 20% respectivement ; part utilisation des TC (population totale) : 30% - 36% ; présence importante en commerces et services ; tissu important de services sociaux d'aide.

Partenaires de la démarche : associations « Bien vieillir ensemble », Ville de Lyon, , Café Social « L'olivier des sages »

Type de desserte : très bonne desserte en TC (métro, tram, trolley, bus, vélov', train)

- b) **GPV la Duchère (Lyon 9) :** + 50 ans : 30% ; + de 60 ans : 19% et + de 75 ans : 8% ; augmentation des + de 75 ans entre 1999 et 2006 : + 38% ; part utilisation des TC (population totale) : 34% ; présence importante en commerces et services mais très concentré ; tissu important de services sociaux d'aide

Partenaires de la démarche : association « Demain Ensemble », Ville de Lyon, AREFO

Type de desserte : bonne accessibilité en TC bus, reliant le quartier à la Gare de Vaise (métro-train- TER. Présence du vélov'). En cours : expérimentation Cyclopousse pour les seniors

Les démarches spécifiques lancées par la commune au-delà des actions localisées :

- 2010 : Ville de Lyon – lancement de la démarche « Villes amies des aînés » (au sein desquels il y a eu lieu des « Ateliers des paroles » (entretiens collectifs). Il existe aussi dans d'autres quartiers l'expérimentation du MobiSenior (8^{ème} arrondissement)

Les sites d'enquête à Villeurbanne :

Quartiers de Cyprien les Brosses/Bel Air ; Maisons Neuves; Zola Présencé : + de 50 ans : 28% ; + de 60 ans : 18% ; + de 75 ans : 7% ; **augmentation des + de 75 ans entre 1999 et 2006 : + 25%** ; part utilisation des TC (population totale) : 31% ; inégale présence de commerces et services ; inégale tissu important de services sociaux d'aide

Partenaires de la démarche : Office Villeurbannais des Personnes Agées (OVPAR), AREFO, Résidence G. Prost, Ville de Villeurbanne

Desserte : inégale desserte selon les quartiers très bonne desserte en TC (métro, tram, trolley, bus, vélov'), Cyclopousse Seniors (sur certains territoires)

Les démarches spécifiques lancées par la commune au-delà des actions localisées :

Développement du Cyclopousse Seniors ; développement d'une réflexion spécifique sur « mobilité et vieillissement » . IL existe aussi l'Office Villeurbannais des personnes âgées (OVPAR)...



Deux territoires périurbains (50 enquêtes):

- a) **Dardilly** : + de 50 ans : 30% ; + de 60 ans : 14% ; de 75 ans : 4% ; **augmentation des + de 75 ans entre 1999 et 2006 : + 38% (et +28% des 60-74 ans)** ; Part utilisation des TC (population totale) : 9% ; peu de structure d'aides sociales, faible dynamisme associatif, commerces et services concentrés dans une zone commerciale même si existent quelques commerces de proximité.

Partenaires de la démarche : Ville de Dardilly

Desserte : bonne desserte en TC 3 lignes de Bus (une avec une fréquence importante), 1 ligne départementale, 2 gares (2 trains /h pour Gorge de Loup et Saint Paul). Existe une Navette pour les personnes âgées

En cours : rien de particulier

- b) **Saint Germain au Mont d'Or** : + de 50 ans : 30% ; + de 60 ans : 15% ; de 75 ans : 4% ; **augmentation des + de 75 ans entre 1999 et 2006 : + 22%** (et +28% des 60-74 ans) ; part utilisation des TC (population totale) : 16% ; faibles commerces et services centraux; peu de structure d'aides sociales

Partenaires de la démarche : Ville de SGM, CCAS, associations et clubs de seniors

Desserte : trajet en TCL complexe (1 bus par heure pour Neuville), gare TER avec 2 trains par heure pour Lyon toutes gares, Mâcon, Roanne.

En cours : souhaitent lancer une démarche spécifique sur le vieillissement et les politiques locales





Dans ces sites, l'intervention publique en direction des personnes âgées tend à se confondre avec la politique se souhaite en allant au-delà d'un approche en terme d'accessibilité. Ce positionnement est porteur d'améliorations considérables (à condition toutefois que l'accessibilité soit entendue dans une acception la plus étendue possible, intégrant : l'environnement du transport et pas seulement l'accès aux véhicules ou aux stations ; l'environnement des espaces de transition entre la « non mobilité » (logement) et la mobilité (espaces publics et cheminements vers les arrêts de bus, etc.).

Ces initiatives tendent de transcrire une approche nouvelle des besoins, des pratiques de mobilité et de non mobilité.

Les enquêtes que se réalisent devraient répondre à cela.



Questionnaire d'enquête

Mobilité des seniors, vie quotidienne et projets de vie

Approfondissement des formes de mobilité, des besoins et des attentes pour mieux vivre dans les espaces de vie

A. LES PRATIQUES HABITUELLES DE MOBILITE HEBDOMADAIRE

Nous allons évoquer les déplacements principaux ou habituels réalisés durant une semaine « normale » quel que soit le lieu où vous résidez habituellement en semaine

I. « LES SORTIES » DU DOMICILE: MOTIFS, FREQUENCES, LIEUX ET HORAIRES PRIVILEGIÉS

A.1 Habituellement combien de fois sortez-vous de votre domicile/établissement dans la semaine ?

Tous les jours 2-3 fois par semaine 1 fois/semaine
autres (expliquer)

A.1a Habituellement quelles sont vos occasions actuelles de sortie ?

A.2 Quelles sont les 2 principales activités hebdomadaires qui vous font sortir de votre domicile et vous déplacer dans le quartier ou dans la ville ou commune, voire ailleurs ?

Motif 1 : _____ Motif 2 : _____

A.3 Combien de fois par semaine faites vous ces déplacements ?

Motif 1 : _____ Motif 2 : _____

A.4 Quels horaires privilégiez-vous pour ces sorties, pourquoi sortez vous à ces heures, et quelle est la durée de ces sorties ?

Sans horaires fixes

Motif 1 : créneau horaires :

La raison :

La durée du trajet Aller-Retour au domicile :



Sans horaires fixes

Motif 2 : créneau horaires: _____

La raison : _____

La durée du trajet Aller-Retour au domicile : _____

A.5 Pouvez-vous réaliser ces activités en dehors de ces horaires ? Oui Non

A.6 Où se situent habituellement les lieux où vous réalisez les deux principales activités dont nous parlons ?

Motif 1 : _____

Motif 2 : _____

A.7 Si ces déplacements se réalisent en dehors du quartier, les raisons sont :

Motif 1 : _____

Motif 2 : _____

II. LA MOBILITE ET LA SATISFACTION SELON LEURS BESOINS ET ATTENTES

A.8 Avec quel mode de transport prédominant (motorisé ou pas) réalisez-vous habituellement les principales sorties du domicile

Motif 1 : _____

Motif 2 : _____

A.9 Lesquels de ces déplacements habituels peuvent être réalisés avec un autre mode de transports que celui signalé ?

Motif 1 Motif 2 Les deux Aucun



A.9a Quels autres modes auriez-vous pu utiliser ?

Mode1 _____ Mode 2 : _____

A.9b Pour quelle(s) raison(s) ne les avez-vous pas utilisés?

A.10 A partir des modes que vous utilisez, lequel est celui qui vous convient le plus d'une manière générale en considérant confort, sécurité, accessibilité, information ...

Mode : _____

A.10a Pour quelle(s) raison(s) ?

A.11 Si vous deviez imaginer le mode de déplacement idéal pour vos besoins quotidiens quelles seraient les caractéristiques ?

A.12 Est-ce que ce mode décrit précédemment existe dans votre quartier/commune ou ailleurs ? Oui Non

A.12a Expliciter lequel

A.12b S'il existe et si vous ne l'avez pas cité dans vos modes de déplacements, pourquoi ne l'utilisez vous pas ?

A.13 Avez-vous déjà entendu parler des transports à la demande ?

Oui Non

Si oui,

A.13a Lesquels ? _____

A.13b Si vous connaissez ces modes de transports, pourquoi ne les utilisez-vous pas ?



III. FACILITATIONS DE MOBILITE ET NIVEAUX DE DIFFICULTE POUR REALISER LA MOBILITE HABITUELLE

A.14 Faites-vous une de ces deux sorties hebdomadaires habituellement accompagné de quelqu'un de votre entourage ou d'aide professionnel ?

Oui Non (si non passer à la question 19)

A.14a. Quel motif est concerné ?

Motif 1 Motif 2 Les deux

A.14b Si au moins l'une de ses activités fait l'objet d'un accompagnement spécifique, qui est l'accompagnateur ?

A.14c Si cette aide est professionnelle : quel est le nom de l'association ou de l'organisme d'aide auquel vous avez recours ?

A.14d Combien d'heures la personne est-elle disponible par semaine pour vous accompagner ?

A.14e Quel type de service avez-vous demandé en particulier ?

A.14f Combien de fois avez-vous fait appel le mois dernier pour ce service ?

A.15 Connaissez-vous les modes de transports qu'utilisent les personnes aidantes ?

Oui Non

A.15a Si oui :

Personne 1 (indiquer qui) mode _____ moyenne de visites/semaine _____

Personne 2 (indiquer qui) mode _____ moyenne de visites/semaine _____

Personne 3 (indiquer qui) mode _____ moyenne de visites/semaine _____

A.16 Etes-vous aidé, même de manière non régulière, pour vos activités (ou tâches quotidiennes personnelles ou familiales) dans votre domicile ?



Oui Non

A.16a Si oui, par qui ? : _____

A.17 Connaissez-vous les modes de transports qu'utilisent ces personnes ?

Oui Non

A.17a Si oui :

Personne 1 (indiquer qui) mode _____ moyenne de visites/semaine _____

Personne 2 (indiquer qui) mode _____ moyenne de visites/semaine _____

Personne 3 (indiquer qui) mode _____ moyenne de visites/semaine _____

A.18 Si cette aide ne peut pas avoir lieu à un moment précis (ou bien si vous ne pouvez plus faire face financièrement par exemple), comment continuez-vous à vous déplacer ou à réaliser cette activité ?

A.19 Aidez-vous vous-même une personne de votre famille, amis etc. dans ses déplacements ?

Oui Non (si non passer à la question 20)

Si oui :

A.19a Quelle est la personne que vous aidez le plus? (âge, lien de parenté ou amical)

A.19b Lieu d'habitation de la personne accompagnée

A.19c Avec quel mode de déplacement vous rendez-vous jusqu'au lieu de résidence de cette personne ?

A.19d Pour quel motif et avec quel mode de déplacement l'accompagnez-vous ?

A.19e A quelle fréquence (nombre de fois par semaine et heures par jour et/ou semaine) l'accompagnez-vous ?



A.20 Toujours pour vos déplacements habituels, depuis la porte de votre domicile jusqu'aux lieux des activités puis jusqu'au retour à votre domicile, quels sont les lieux, rues, trottoirs, escaliers qui représentent des OBSTACLES dans vos déplacements ?

Déplacement-motif 1 : lieux, raisons

Déplacement-motif 2 : lieux, raisons

IV. NIVEAUX D'AUTONOMIE ET DE COMMUNICATION, CAPACITE DE PROGRAMMATION DES DEPLACEMENTS AUTONOMES OU AIDES

A.21 Les déplacements – activités dont nous parlons, sont-ils habituellement programmés ou organisés d'une semaine à l'autre ?

Oui Non

A.21a D'un jour à l'autre ? Oui Non

A.21b Pour quelle(s) raison(s) ?

A.22 Quels moyens de communication permettant d'organiser vos déplacements connaissez-vous, même si vous ne les utilisez pas ?

A.22a Quels moyens de communication utilisez-vous pour préparer ou organiser vos sorties?

Téléphone fixe Téléphone mobile Internet Aucun

Autres

A.22b Vous-même, ou un tiers pour vous, utilisez-vous les informations disponibles sur Internet ou sur les panneaux lumineux pour organiser vos déplacements ?

Oui Non



A.23 Quel type d'utilisateur du téléphone portable êtes-vous ?

Pas utilisateur Peu utilisateur Moyennement utilisateur
Très grand utilisateur

Si vous êtes utilisateur :

A.23a Depuis quand en faites-vous usage ?

_____ années _____ mois

A.23b Quel type de téléphone utilisez-vous (Smartphone ou normal ?)

A.23c A quelle fréquence téléphonez-vous ?

Tous les jours et plusieurs fois par jour 2-3 fois par semaine
1 fois par semaine Moins

A.23d Sortez-vous toujours avec votre téléphone ? Oui Non

A.23e Si oui, pour quelles raisons ?

A. 23f Quels sont vos principaux usages ?

A.23g En quoi cet usage modifie vos déplacements habituels ?

Si vous n'êtes pas utilisateur :

A.23h Pensez-vous vous former à cet usage dans les mois à venir ?

Oui Non

Pour quelle(s) raison(s) ?



A.24 Quel type d'utilisateur du téléphone fixe êtes-vous ?

Pas utilisateur Peu utilisateur Moyennement utilisateur
Très grand utilisateur

Si vous êtes utilisateur :

A.24a Quels sont vos principaux usages ?

A.24b En quoi cet usage modifie vos déplacements habituels ?

A.25 Quel type d'utilisateur d'internet êtes-vous ?

Pas utilisateur Peu utilisateur Moyennement utilisateur
Très grand utilisateur

Si vous êtes utilisateur :

A.25a Depuis quand en faites-vous usage ?

_____ années _____ mois

A.25b A quelle fréquence vous connectez-vous ?

Tous les jours et plusieurs fois par jour 2-3 fois par semaine
1 fois par semaine Moins

A. 25c Quels sont vos principaux usages ?

A.25d En quoi cet usage modifie vos déplacements habituels ?

Si vous n'êtes pas utilisateur :

A.25e Pensez-vous vous former à cet usage dans les mois à venir ?

Oui Non

A.25f Pour quelle(s) raison(s) ?



A.25g Une autre personne de votre entourage utilise-t-elle internet pour vous ?

Oui Non

A.25h Pour quels motifs ?

V. PROJETS DE VIE

A.26 Depuis combien de temps habitez-vous dans ce quartier/dans cette commune ?

Moins d'un an Entre 1 an et 5 ans Entre 5 ans et 10 ans
Plus de 10 ans

A.27 Depuis combien de temps habitez-vous dans ce logement ?

Moins d'un an Entre 1 an et 5 ans Entre 5 ans et 10 ans
Plus de 10 ans

A.28 Si vous avez emménagé il y a moins de 5 ans, quelle en a été la principale cause ?

A.29 Envisagez-vous de déménager dans les prochains mois ou dans les prochaines années?

Oui Non

A.29a Si oui :

Pour quelle(s) raison(s) ?

A.30 La proximité des commerces et services a-t-elle joué dans le choix de votre logement ou dans votre maintien dans ce quartier ou dans ce logement ?

Oui Non

A.31 La proximité des services de transport a-t-elle joué dans le choix de votre logement ou dans votre maintien dans ce quartier ou dans ce logement ?



Oui Non

A.32 Quelles raisons de mobilité/accessibilité/services vous feraient quitter votre logement actuel à très court terme ?

A.33 Quels sont les lieux que vous aimeriez fréquenter ou continuez à fréquenter si vous étiez dans des conditions idéales de déplacement ?

A.34 Quels ont été les grands changements dans votre vie quotidienne depuis que vous être à la retraite ou en cessation d'activité, en termes de déplacement ? d'activité culturelle ? de loisirs ? de communication ?

A.34a Qu'est ce que vous réaliser en plus ou en moins ?



B. Le ressenti de la mobilité et de la qualité du quartier/de la commune

Selon votre manière de vivre, vos besoins, vos attentes, en répondant par « Oui », « Non » ou « Moyen » estimez vous que :

B.1 Vos conditions de mobilité et de déplacements sont satisfaisantes ?	
B.2 Vous habitez un quartier où il vous est facile de vous déplacer ?	
B.3 Vous êtes suffisamment bien informé de l'offre de transport de votre quartier ?	
B.4 Les modes de transports actuels vous permettent de vous déplacer à votre rythme ?	
B.5 Les transports en commun vous permettent de rester en contact avec votre entourage ?	
B.6 Les modes de déplacements actuels (y compris la marche) vous permettent de rester facilement en contact avec les lieux qui comptent le plus pour vous au quotidien ?	
B.7 Vous rendez visite plus souvent, dans votre cercle familial et amical, aux personnes proches de votre logement ?	
B.8 Les équipements informatiques (ordinateur, internet) ou électroniques (téléphones portables) augmente votre facilité à vous déplacer ?	
B.9 Vous êtes une personne qui participe pleinement à la vie du quartier, de la ville ?	
B.10 Estimez-vous que vous habitez dans un quartier où il fera bon vieillir ?	
B. 11 Si vous êtes utilisateur d'internet, estimez-vous que cet outil accroît vos activités et l'étendu de votre réseau social ?	

B. 12 Quelles sont vos remarques sur le ressenti de votre mobilité et la qualité de vie de votre quartier ?

B. 13 Qu'est ce qu'un service proche pour vous ?

C. LES PRATIQUES DE MOBILITE DE LA VEILLE

Nous allons maintenant revenir que les sorties que vous avez réalisé hier en commençant par celle que vous avez effectué en premier

C.1 Combien de fois êtes-vous sorti de votre domicile hier (ou la dernière fois que vous êtes sorti) ?

Sortie 1/motif/lieux :

Destination principale :

Durée total :

Accompagné : Ou Non

Dessin 1

Rappel et code :

Hierarchiser les sorties

(si 2 ou plus)

- Agréable ou pas (A+/A-)
- Exceptionnelle ou pas (E+/E-)

Demander :

- Contraintes du domicile (CD+/CD-)
- Contraintes du mobilier urbain (CMU+/CMU-)
- Confort (C+/C-)
- Organisation/information en amont
- Si handicapé dans le futur (H)
- Information sur place (I+/I-)
- Motifs indirects
- Modes de déplacement
- Sentiment de sécurité (S+/S-)
- Porte (P)

Sortie 2/motif/lieux :

Destination principale :

Durée total :

Accompagné : Oui Non

Dessin 2

Rappel et code :

Hiérarchiser les sorties

(si 2 ou plus)

- Agréable ou pas (A+/A-)
- Exceptionnelle ou pas (E+/E-)

Demander :

- Contraintes du domicile (CD+/CD-)
- Contraintes du mobilier urbain (CMU+/CMU-)
- Confort (C+/C-)
- Organisation/information en amont
- Si handicapé dans le futur (H)
- Information sur place (I+/I-)
- Motifs indirects
- Modes de déplacement
- Sentiment de sécurité (S+/S-)
- Porte (P)

Sortie 3/motif/lieux :

Destination principale :

Durée total :

Accompagné : Oui Non

Dessin 3

Rappel et code :

Hiérarchiser les sorties

(si 2 ou plus)

- Agréable ou pas (A+/A-)
- Exceptionnelle ou pas (E+/E-)

Demander :

- Contraintes du domicile (CD+/CD-)
- Contraintes du mobilier urbain (CMU+/CMU-)
- Confort (C+/C-)
- Organisation/information en amont
- Si handicapé dans le futur (H)
- Information sur place (I+/I-)
- Motifs indirects
- Modes de déplacement
- Sentiment de sécurité (S+/S-)
- Porte (P)



D. CARACTERISTIQUES PERSONNELLES DE MOBILITE ET CONDITIONS DE DEPLACEMENTS

I. CARACTERISTIQUES FINANCIERES

D.1 Depuis quand êtes-vous à la retraite ? _____ années _____ mois

D.2 Quel est votre tranche d'âge ? 60-74 ans 75-84 ans 85 ans et plus
ou âge précis _____

D.3 Quel était votre emploi ou activité avant d'être à la retraite ?

D.4 Quel est votre revenu familial imposable par an ?

- Moins de 6 000€
- De 6 000 à 12 000 €
- De 12 000 à 25 000 €
- De 25 000 à 70 000 €
- Plus de 70 000€

D.5 Etes-vous :

- Propriétaire
- Locataire HLM
- Autre locataire
- Logé gratuitement

D.6 Quelle est votre situation familiale et modes d'habiter ?

	Seul(e)	En couple	En famille	Foyer	Depuis quand ?
Marié(e)					X
Divorcé(e)					
Veuf(ve)					
Célibataire					X

D. 7 En cas de problème nécessitant un accompagnant, à quelle distance se trouve la personne à qui vous feriez appel ?

Entre 1 et 2 Entre 3 et 5 Entre 6 et 10 Entre 10 et Plus de 20



D.11 Seriez-vous d'accord pour être recontacté pour approfondir certains points ultérieurement ?

Oui Non

D. 12 Souhaitez vous être contacté pour participer à la réunion de restitution des résultats de l'enquête ?

Oui Non

D12a Si oui, nom et adresse
