



Rapport de recherche n° 2018-R-01-FR

## La mobilité des séniors

Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR



## La mobilité des séniors

Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR

Auteurs : Julien Leblud, Brecht Pelssers & Wouter Van den Berghe

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 09/12/2019

Veillez référer au présent document de la manière suivante : Julien Leblud, Brecht Pelssers & Wouter Van den Berghe, La mobilité des séniors – Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Mobiliteit van senioren – Thematische fiche op basis van de database ontwikkeld in het kader van het MONITOR-project.Brussel, België: Vias institute Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Rapport de recherche n° 2018-R-01-FR

## **La mobilité des séniors**

Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR



# 1 La mobilité des seniors

Le nombre de Belges seniors augmente dans la population participant au trafic en Belgique. Ce rapport concerne les déplacements de cette partie de la population, qui ne fera que grandir à l'avenir. En effet, la hausse de la part des individus de 67 ans pourrait passer, selon STATBEL, de 25,3 % en 2016 à 38 % en 2040 et 39 % en 2060<sup>1</sup>.

## 1.1 Caractéristiques de l'échantillon

Avant de tirer des tendances, nous avons vérifié que notre échantillon était assez représentatif pour cette frange de la population (Figure 1). Globalement, 20 à 25 % de l'échantillon adulte a plus de 65 ans. En Belgique, la proportion de seniors est égale à 19%, l'échantillon est donc légèrement surreprésenté dans MONITOR.

---

<sup>1</sup> Bureau Fédéral du Plan (2017). Perspectives démographiques 2016-2060. *Population et ménages*.

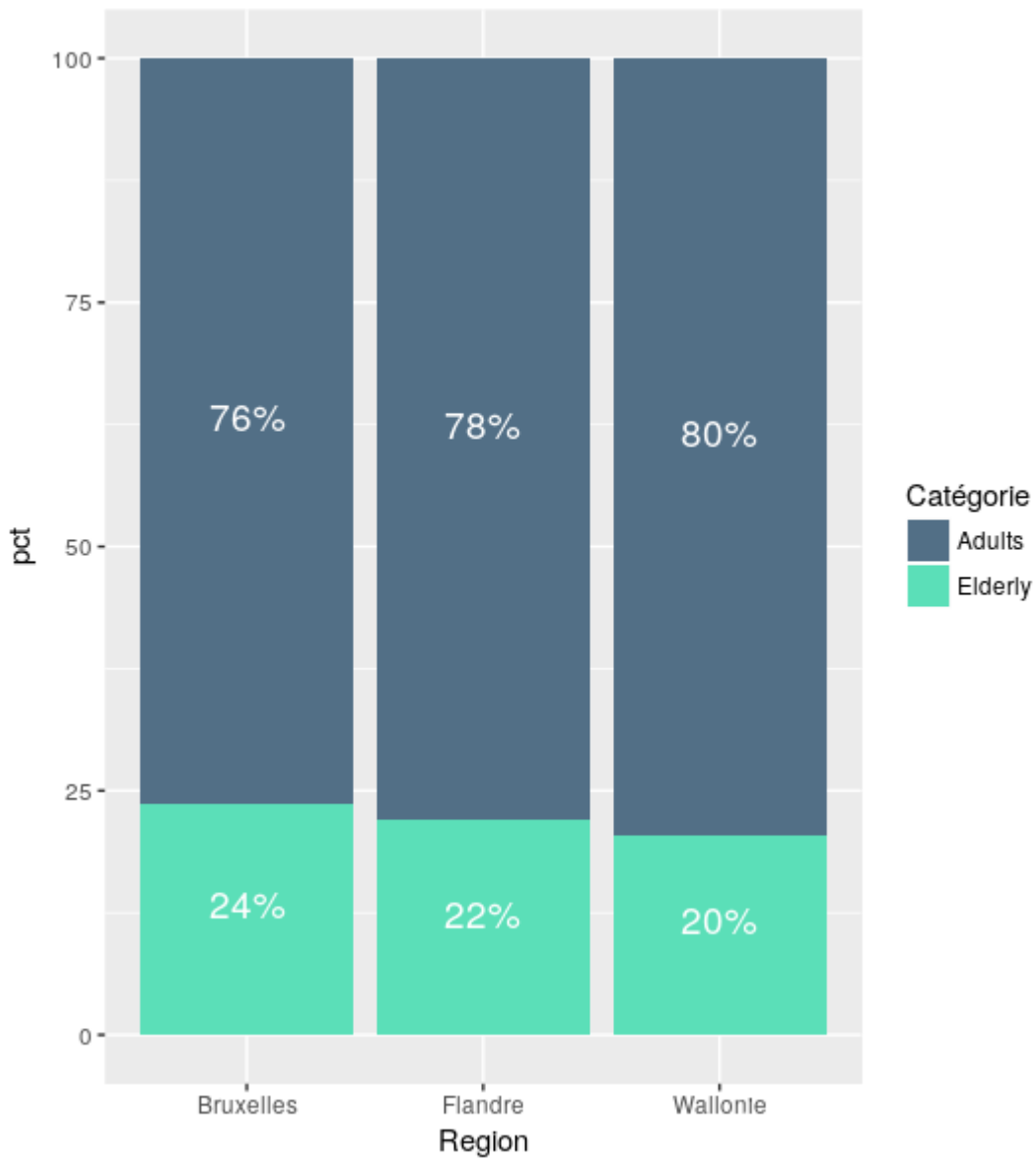


Figure 1: Proportion des seniors (+65 ans) dans la base de données en fonction de la région (N=6748 adultes et 1884 seniors).

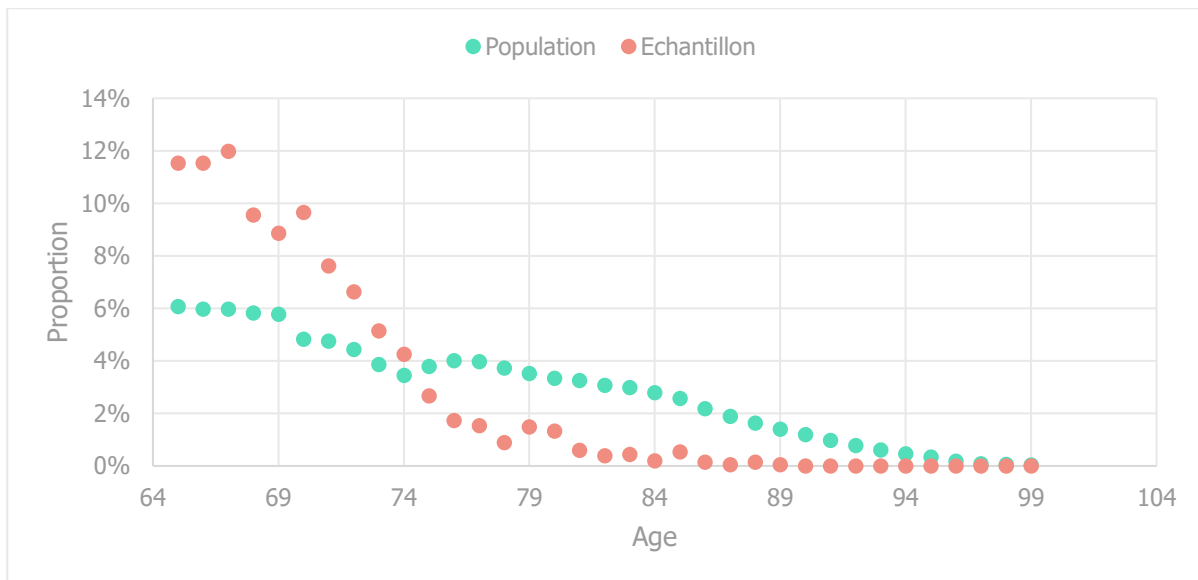


Figure 2: histogramme de l'âge pour la population et l'échantillon

La figure 2 présente la répartition de la fréquence des répondants en fonction de leur âge, et la compare à la fréquence des âges dans la population Belge en 2016 (Statbel). On constate que les plus jeunes seniors sont sur-représentés, et les plus âgés sont sous représentés.

Pour corriger la représentativité de l'échantillon, des poids seront appliqués à chaque répondant afin que sa réponse ait un poids correct pour représenter la Belgique.

Afin d'étudier les habitudes des seniors en termes de mobilité, leur déplacements seront comparés à la population 18-64 ans, appelée « population adulte » dans les figures suivantes.

## 1.2 Caractéristiques générale des déplacements des seniors

Chaque année, les seniors parcourent 25,1 milliards de Km en Belgique, qui s'ajoute aux 124,8 milliards de Km parcourus par les autres adultes. Ils ont donc un rôle très importants dans la mobilité.

En premier lieu, le tableau suivant dresse les caractéristiques générales des voyages des seniors et des autres adultes, en ne prenant en compte que la population qui s'est effectivement déplacée.

| Paramètre   | Seniors       | Autres adultes |
|---|---------------|----------------|
| <b>Nombre moyen de déplacements par jour</b>                  | 2,3           | 3,2            |
| <b>Nombre de moyens de transport dans un même déplacement</b> | 1,1           | 1              |
| <b>Durée moyenne par déplacement (en minutes)</b>             | 28,4          | 26,9           |
| <b>Distance moyenne par déplacement (en km)</b>               | 16,5          | 17,2           |
| <b>Durée totale par jour (en minutes)</b>                     | 71,8          | 81,1           |
| <b>Distance totale par jour (en km)</b>                       | 42            | 52             |
| <b>Taux de situations dangereuses</b>                         | 1 par 2544 km | 1 par 1363 km  |

On peut noter que la distance journalière est plus faible pour les seniors que pour les autres adultes. De plus, le nombre de situations dangereuses est aussi moindre. On peut donc conclure que les seniors semblent plus en sécurité que les autres usagers dans la circulation.

En complément, il est important de noter qu'en moyenne, 35% des seniors restent chez eux toute la journée, contre seulement 19% des autres adultes

### 1.3 Les moyens de transport utilisés par les seniors

Ensuite, quels sont les moyens de transport utilisés par les seniors. La Figure 3 illustre la proportion du nombre de déplacements par moyen de transport utilisés par les seniors et les autres adultes.

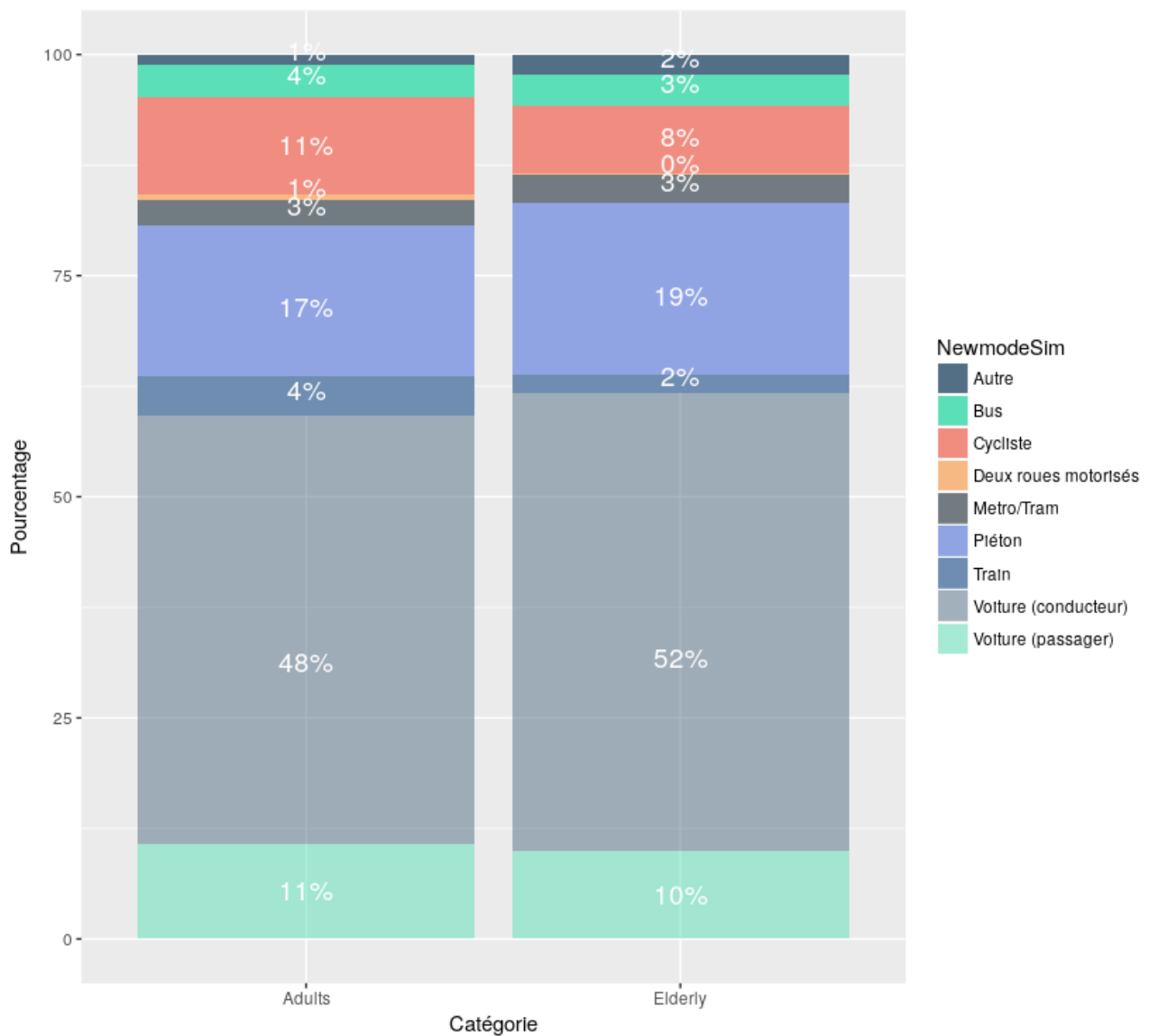


Figure 3: Répartition du nombre de déplacements en fonction du mode de transport utilisé

Il est intéressant de noter que les moyens de transport utilisés par les seniors ne sont pas fondamentalement différents des autres adultes. On y voit un peu plus d'utilisation de la voiture (+3%) mais une proportion intéressante de vélo (8%, pour 11% des adultes), pas mal de marche à pied (19%) ainsi que 8% en transport en commun.

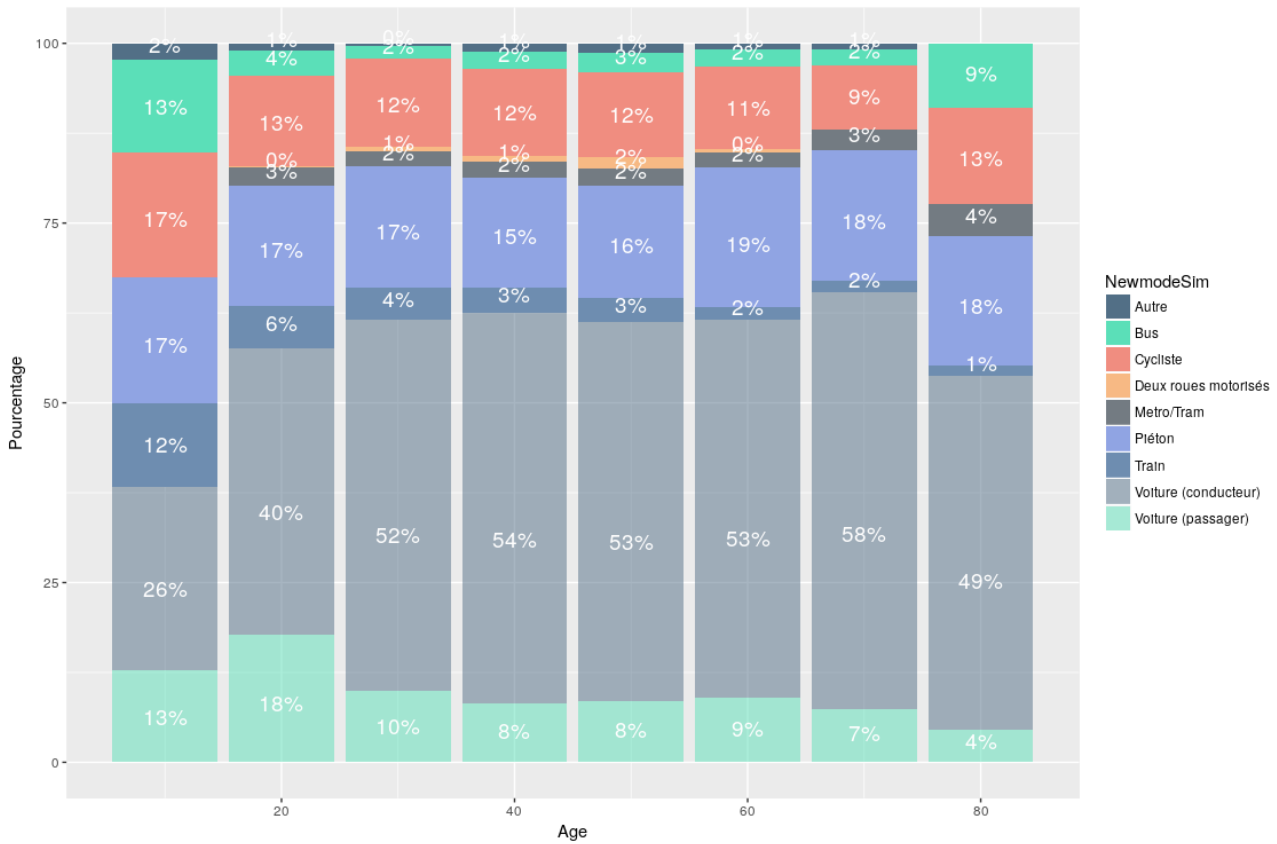


Figure 4: Evolution de la part des différents modes de transport en fonction de l'âge.

On constate sur la Figure 4 que les moyens de transport change vraiment après 80 ans, avec une nette diminution de la voiture au profit de la marche et des transports en commun. Il faut tout de même garder à l'esprit que notre échantillon après 80 ans est limité, mais ce phénomène de switch vers les transports en commun est aussi observé dans d'autres pays et dans BELDAM.

### 1.4 Motifs de déplacements

Nous constatons à la Figure 5 que les seniors ne se déplacent pas pour les mêmes raisons que les autres adultes. Bien entendu, le travail prend beaucoup moins de place. On constate aussi que les personnes âgées se déplacent beaucoup plus pour des achats ou services, suivis par des motifs liés au temps libre.



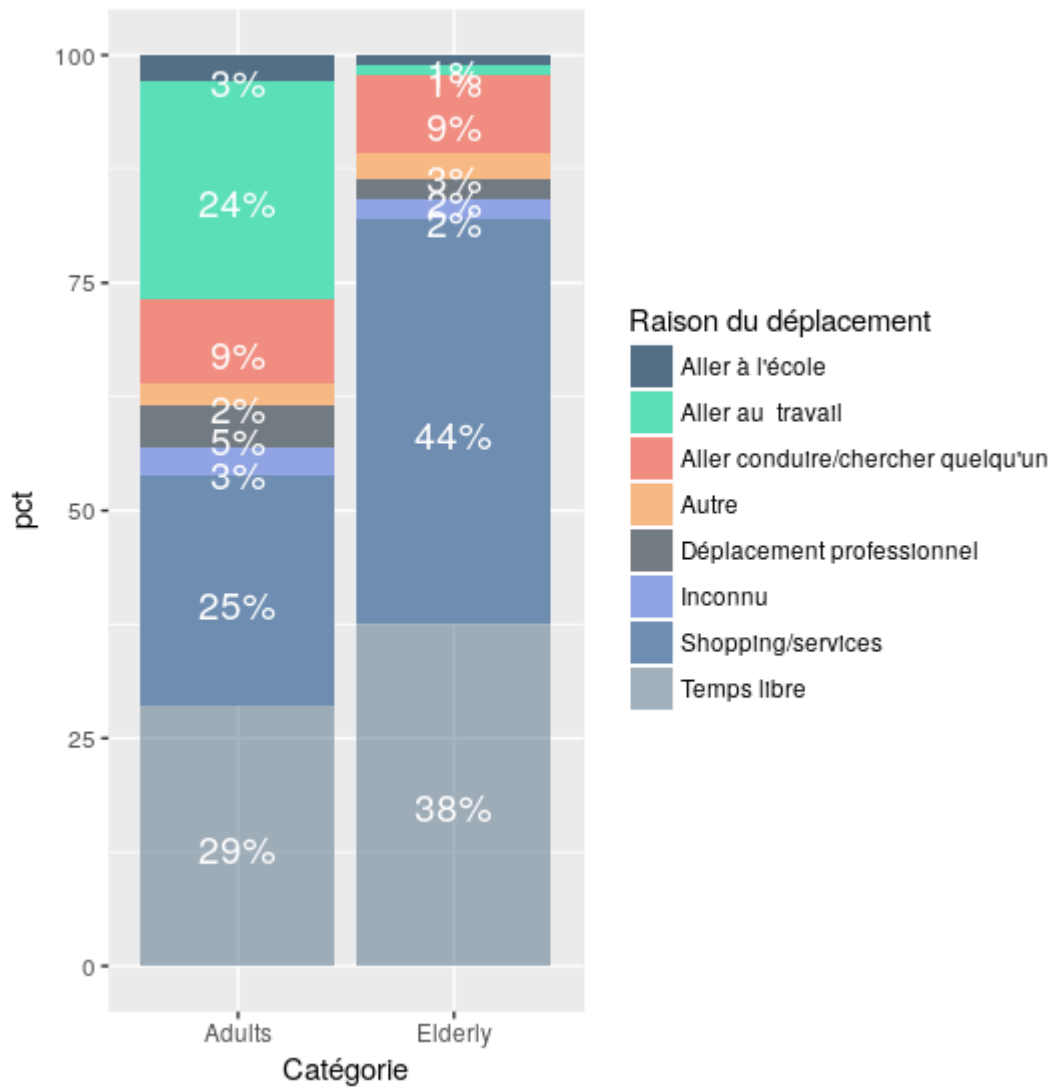


Figure 5: Motifs de déplacement chez les seniors et chez le reste des adultes.

Si on s'intéresse à la répartition de ces déplacements le long de la journée, on constate aussi des tendances différentes (Figure 6).

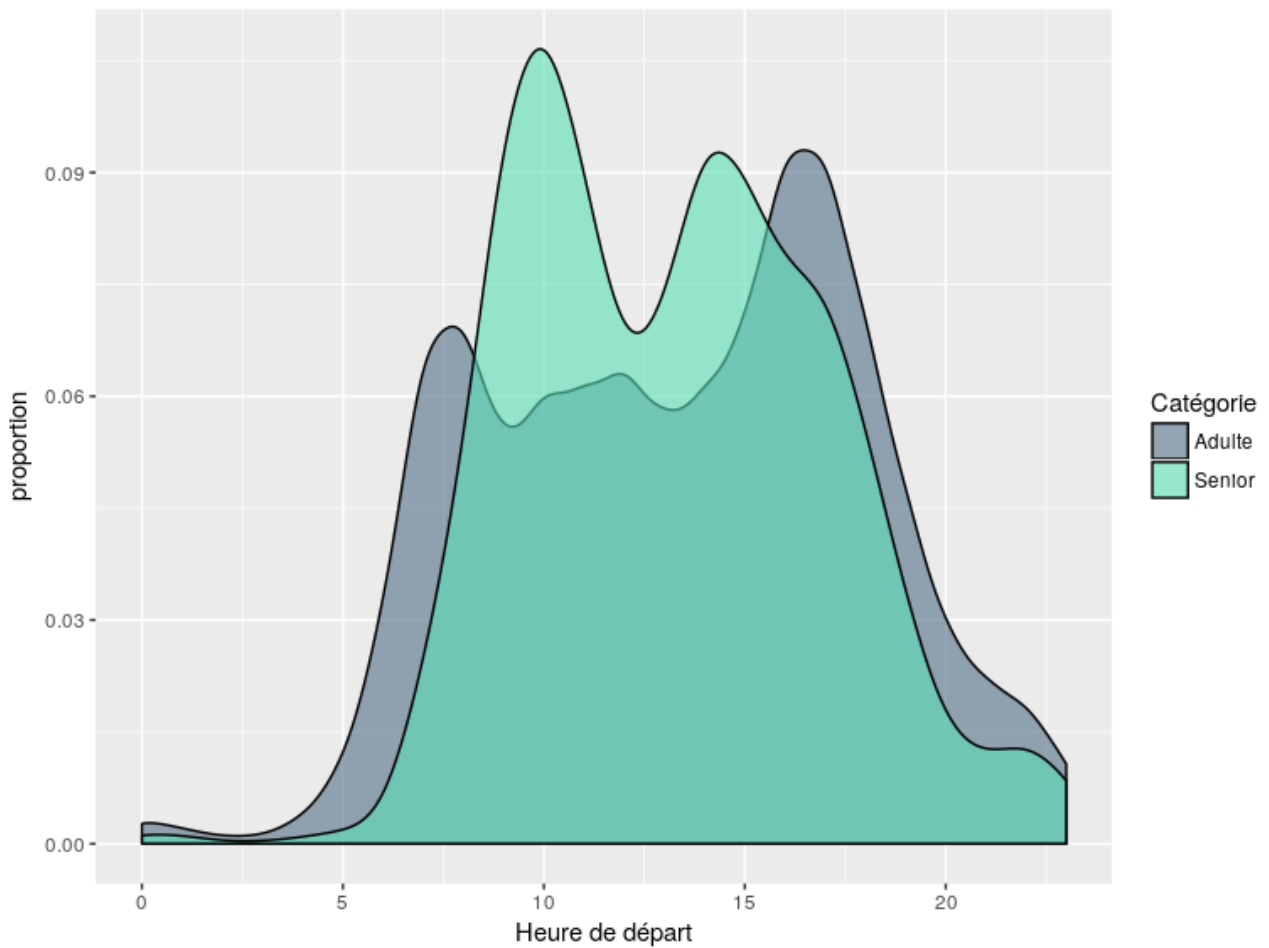


Figure 6: Répartition horaire es déplacements des séniors et des autres adultes

Les personnes seniors auront plus tendance à se déplacer vers 10h du matin et vers 14h l’après-midi, alors que l’essentiel des déplacements des autres adultes se passent aux heures de pointes. On peut évidemment penser que les personnes seniors évitent volontairement les heures de pointe, puisqu’elles ont plus de choix dans leur timing de déplacement.

La Figure 7 illustre la proportion du nombre de déplacements en fonction du jour de la semaine chez les adultes et les seniors.

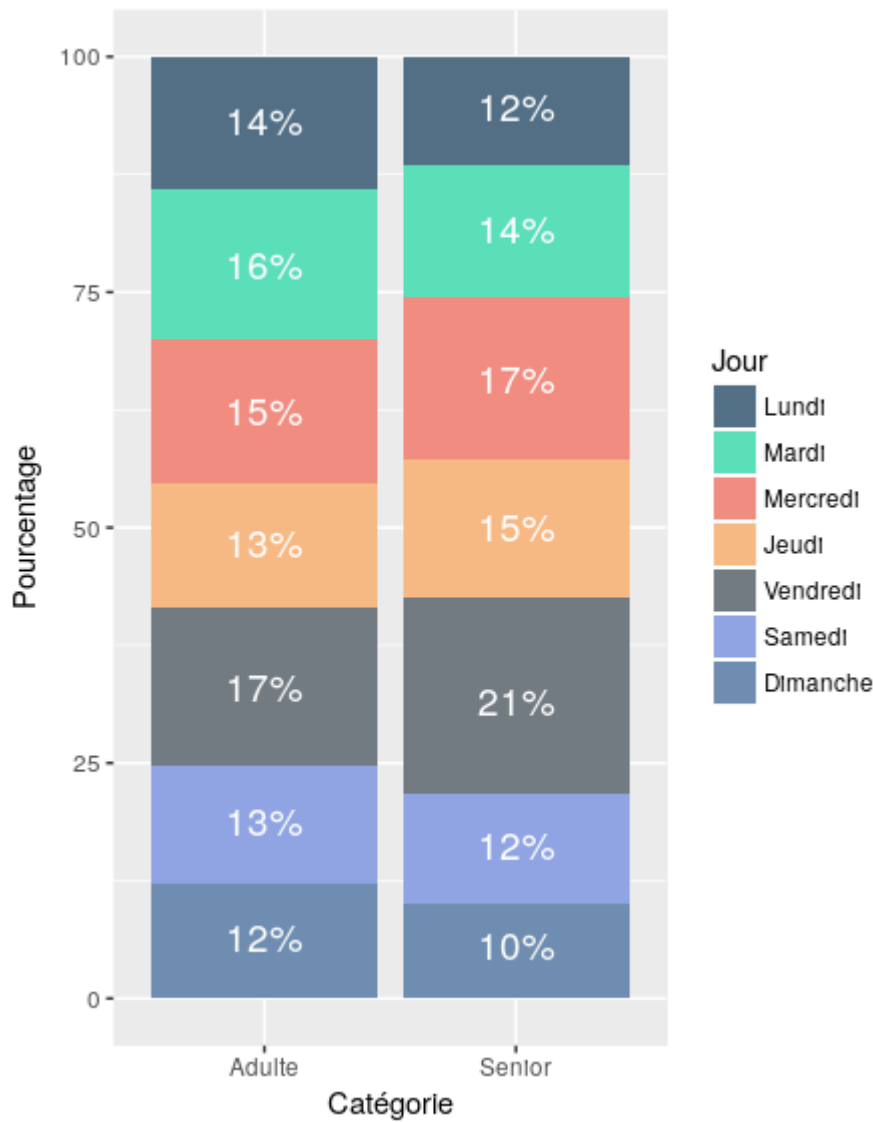


Figure 7: Proportion des déplacements en fonction du jour de la semaine

Les personnes âgées semblent se déplacer un peu plus souvent les mercredis et vendredi (Figure 7), alors que le reste des personnes adultes se déplacent de manière presque égale pour tous les jours de la semaine. On peut imaginer que l'augmentation de ces déplacements sont liés aux jours de marchés, qui ont en effet bien souvent lieu les mercredis et vendredis.



