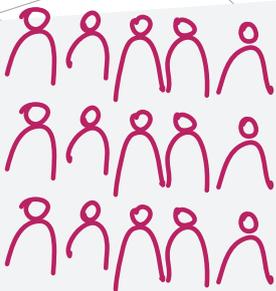


## DANS LA FAMILLE MOBILE, JE VOUDRAIS LA GRAND-MÈRE



« Le calendrier est formel, dans 2 jours, 3 heures et quelques minutes, vous aurez 65 ans et vous deviendrez senior. Sanction calendaire oblige, votre mobilité ne sera plus que difficultés ». Cette approche négative, souvent entendue sur la mobilité des seniors, est réductrice et fautive. Les politiques publiques ne peuvent se contenter d'appréhender la mobilité des seniors, et le vieillissement de la population en général, uniquement par le prisme de l'âge. Nos déplacements nous entraînent toujours plus vite, toujours plus loin. Ce qui tend à évoluer néanmoins c'est que ce phénomène ne touche plus uniquement les actifs, mais concerne aussi les seniors. Des seniors à la mobilité quasi similaire à celle des

actifs et ce, de plus en plus longtemps malgré l'avancée dans l'âge. Comment l'expliquer ? L'une des raisons tient au fait qu'ils ont été au cœur de ce grand basculement vers « l'hyper-mobilité » collective érigée en norme d'une vie dynamique et bien remplie. Ils ont connu les migrations vers les villes centres puis vers les zones péri-urbaines, le rallongement des distances et, par ricochet, la consécration de la voiture et de la vitesse, les évolutions des transports, de la communication et de la mobilité virtuelle. Ils ont accompagné à leur manière ces mutations et se sont adaptés en conséquences.

Cependant, les enjeux sont réels et existent déjà. Ce qui évolue c'est qu'ils concerneront de plus en plus de personnes, 2 700 personnes chaque année devenant seniors dans la métropole.

Il s'agit surtout d'anticiper, préserver ou compenser la capacité à se mouvoir tout en tenant compte de la pluralité des profils et besoins des seniors. Une population plus exigeante, moins captive, qui ne souhaite pas être stigmatisée par son statut et veut être pleinement intégrée à la vie sociale et associée aux services publics.

### Chiffres clés

**90 %**   
des seniors souhaitent vieillir à leur domicile

**36 %**   
des personnes âgées les plus fragiles renoncent à se déplacer

**1/3** des seniors de 75 ans et + éprouvent des difficultés à se déplacer

**62 %**   
des déplacements des seniors sont effectués en voiture

**500 M**   
c'est le périmètre de vie des seniors les plus âgés

Les seniors représentent **40 %**   
des piétons tués sur la métropole nantaise

# GARDER LE PLUS LONGTEMPS SES HABITUDES...

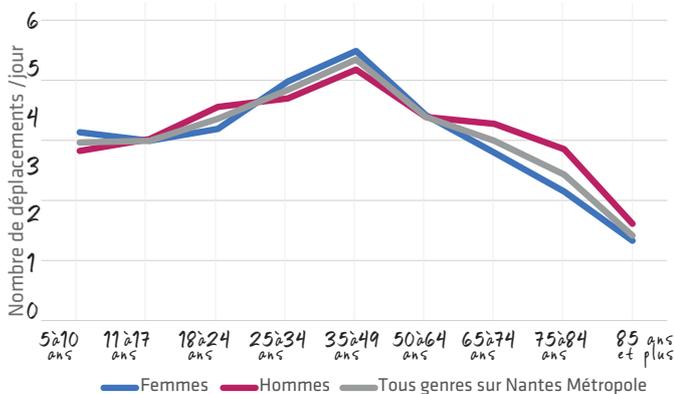
## LA MOBILITÉ DIMINUE AVEC L'ÂGE, MAIS PAS LE BESOIN DE SE DÉPLACER...



Notre mobilité, à savoir le nombre moyen de déplacements effectués chaque jour par personne, diminue avec l'âge. Sur Nantes Métropole, pour les habitants de l'intérieur et de l'extérieur du périphérique cette diminution est observée. Le même constat est fait entre femmes et hommes, bien que la mobilité des hommes après 65 ans devienne plus élevée que celle des femmes. Une inversion par rapport aux tranches d'âge inférieures marquées par une plus forte mobilité des femmes. L'enchaînement des déplacements (achat et affaires personnelles) en plus des déplacements pour le travail et les déplacements liés aux enfant (accompagnement) expliquent pour partie cette différence entre 25 et 65 ans. On retiendra donc que plus on vieillit et moins on se déplace.

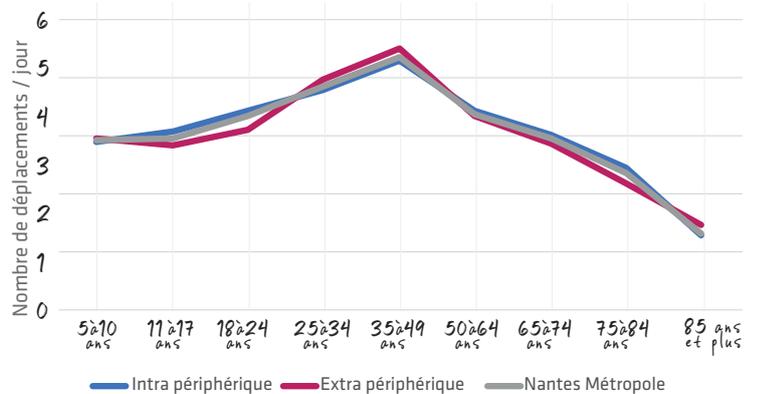


### Mobilité par âge et par genre



Source : Auran, d'après EDGT 2015

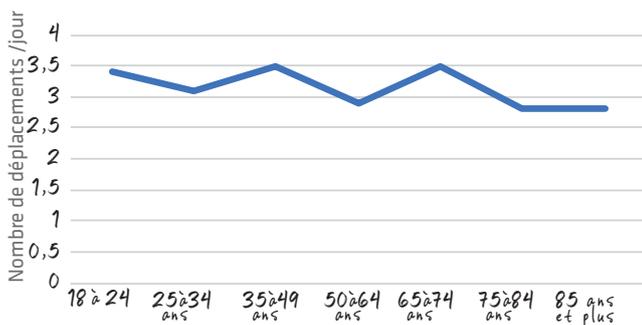
### Mobilité par âge et zone de résidence



Cependant, en y regardant de plus près, on s'aperçoit que l'âge n'explique pas à lui seul la baisse de la mobilité. C'est bien la capacité physique et/ou cognitive à se déplacer qui est vraiment déterminante. Le point culminant de notre mobilité se situe à la quarantaine, hommes et femmes confondus et peu importe le lieu de résidence dans la métropole.

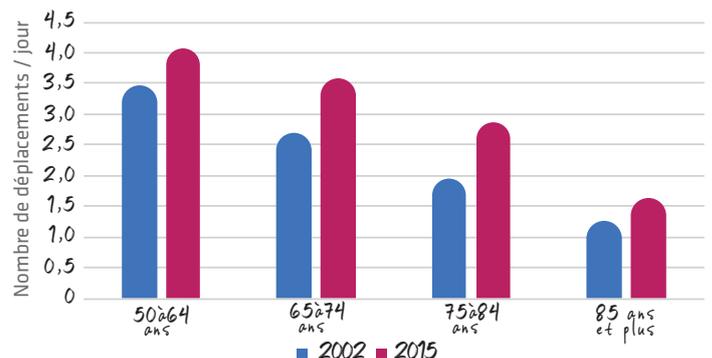
Ensuite, la mobilité décroît sans pour cela être corrélée directement à l'âge. En effet, si on enlève les déplacements pour le motif travail aux générations « actives » on se rend compte que le nombre moyen de déplacements par jour et par personne est le même jusqu'à 75 ans. Les caractéristiques du déplacement (heures, distances, motifs...) diffèrent mais la demande en déplacement reste la même.

### Mobilité par âge sans la prise en compte des déplacements pour motif «travail»



Source : Auran, d'après EDGT 2015

### Mobilité comparée des seniors entre 2002 et 2015





On observe même que les seniors sur les premières années sont plus mobiles que les 50/64 ans et aussi mobiles que le 35/49 ans (hors motif travail). C'est après 75 ans qu'une vraie diminution s'opère, âge à partir duquel un plus grand nombre va éprouver des difficultés physiques et/ou cognitives, lesquelles vont, petit à petit, faire baisser leur nombre de déplacements réalisés quotidiennement.

## DES SENIORS PLUS NOMBREUX ET PLUS MOBILES

Aussi, depuis 20 ans la mobilité des seniors augmente. Meilleure santé, services à la personne et alternatives plus importantes, induisent une plus forte mobilité. Les seniors sont plus nombreux et se déplacent plus qu'avant.

**L'augmentation du nombre de seniors et de leur mobilité a pour conséquence qu'ils vont prendre une part plus importante dans l'augmentation globale des déplacements des habitants de la métropole. Ainsi, plusieurs enjeux peuvent être identifiés.**

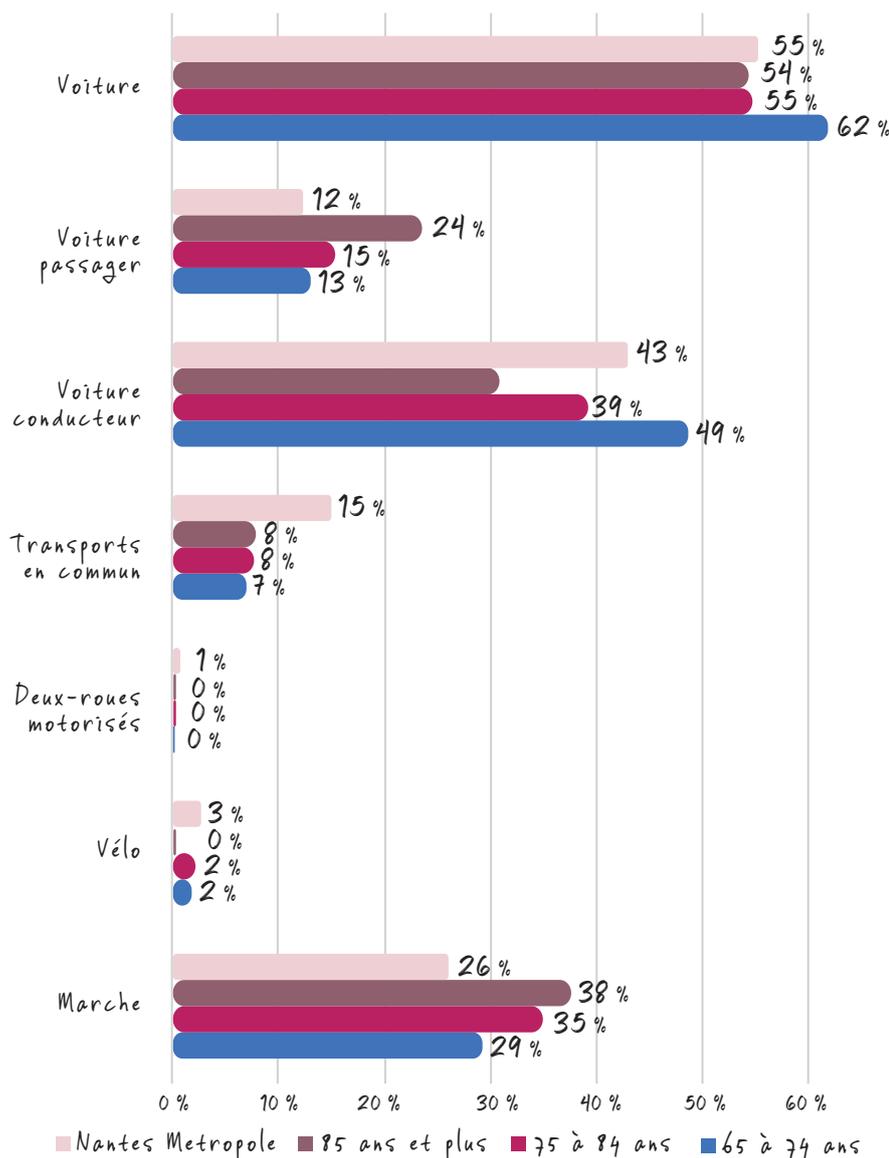
Tout d'abord, l'enjeu de soutenir le besoin de mobilité des seniors, voire de prolonger leur capacité à se

déplacer en autonomie (proximité, espaces publics, alternatives à la voiture, accessibilité, numérique, coût de la mobilité...).

Ensuite, le vieillissement de la population n'étant pas un phénomène conjoncturel mais structurel, c'est-à-dire un mouvement durable, **il va falloir prendre de plus en plus en compte leurs caractéristiques de mobilité dans la construction des offres publiques de mobilité longtemps calibrées pour les actifs / scolaires et les pointes horaires ainsi que dans l'aménagement des bourgs, des quartiers et de l'espace public.**

## LA DÉPENDANCE À LA VOITURE EST UN MARQUEUR FORT

Comparaison des parts modales des seniors avec celles de Nantes Métropole



Source : Auran, d'après EDGT 2015

L'usage de la voiture ne cesse de progresser à partir de 18 ans pour atteindre son apogée pour les 35 - 49 ans dont la part modale voiture est à 68 %, soit 13 points de plus que la moyenne des habitants de la métropole qui est de 55 %.

Une fois senior, la dépendance à la voiture reste très marquée. La part modale des 65-74 ans reste de 62 % soit encore 7 points de plus que la moyenne métropolitaine. Au-delà de 74 ans, elle reste, selon les classes d'âges, identique à la moyenne. Ce qui change c'est surtout son utilisation. Sur les plus jeunes des seniors, la forte part modale de la voiture est surtout portée par les conducteurs alors qu'à partir de 74 ans se sont surtout les passagers de voiture qui contribuent à son maintien.

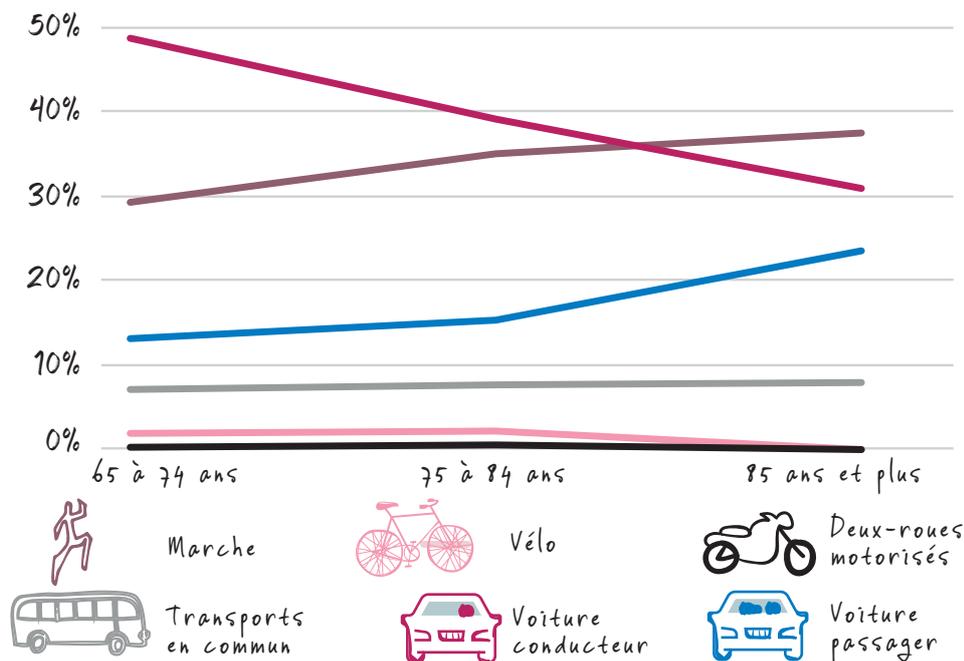
On retiendra qu'en France, l'âge moyen des acheteurs de véhicules neufs s'élève désormais à 55,3 ans, selon une enquête du secteur. **Plus du quart des particuliers qui acquièrent une voiture neuve ont plus de 66 ans.**

Toujours en comparaison avec la moyenne métropolitaine, on observe aussi une très faible utilisation des transports collectifs et du vélo par les seniors. Seule la marche reste plus utilisée pour les seniors que les autres classes d'âge de la métropole. Elle devient avec l'âge et les difficultés de conduite le mode le plus utilisé des seniors.

Ce qui est à noter, c'est que ce fort usage de la voiture a progressé ces 20 dernières années. Depuis 2002, pour les différentes classes d'âge des seniors, la part modale de la voiture a progressé de 10 points, alors que pour les autres classes d'âge une baisse est observée. Cette augmentation est identifiée pour la voiture conducteur et pour la voiture passager.

Autrement dit, le vieillissement des « générations voitures » freinent l'amélioration des pratiques moyennes observées sur la métropole. Ce que l'on observe, c'est donc que la mobilité des seniors est un prolongement des habitudes. Avec l'âge ce sont surtout les conditions des déplacements qui changent. Les seniors ont besoin de plus de confort, de sécurité... et les habitudes sont gardées le plus tard possible.

### Parts modales des seniors



Source : Auran, d'après EDGT 2015

L'analyse des volumes confirme la tendance. Les 305 000 déplacements quotidiens des seniors représentent environ 13 % des déplacements de la métropole soit légèrement moins que le poids que les seniors représentent dans la population métropolitaine (16 %).

**Leurs déplacements en deux roues motorisés, vélo et transports collectifs ne représentent respectivement que 4 %, 9 % et 6 % des déplacements de la métropole. En revanche, la marche et la voiture, avec 16 et 14 %, sont bien les deux modes préférés des seniors.**

Les seniors, en augmentation, vont donc prendre une part de plus en plus importante dans le volume des déplacements quotidiens des habitants de la métropole et notamment ceux effectués en voiture. Il y a donc un enjeu fort à diminuer leur usage de la voiture :

- afin que les seniors participent aussi à l'atteinte des objectifs collectifs fixés par le Plan de Déplacements Urbains,
- afin d'anticiper le risque d'une remise en cause de certains choix de modes de vie fortement ancrés dans leur comportement de mobilité, que ce soit pour des raisons économiques (crise, augmentation des coûts de l'énergie) ou environnementales. Un accompagnement spécifique dans le changement de comportements individuels est à mettre en œuvre, car, on le voit avec les seniors actuels, une pratique installée est plus difficile à changer.



2015  
Tranche d'âge



Autres Total

## MODES DE DÉPLACEMENT UTILISÉS

5 à 10 ans	58 946	2 818	244	13 645	-	83 091	-	158 744
11 à 17 ans	56 781	5 767	1 745	82 010	1 112	48 335	-	195 750
18 à 24 ans	97 391	9 607	5 171	96 480	90 408	31 353	166	330 576
25 à 34 ans	101 905	12 191	2 041	56 499	216 577	27 441	497	417 151
35 à 49 ans	101 699	16 347	4 926	41 051	320 248	22 669	201	507 141
50 à 64 ans	101 219	11 125	4 870	41 023	243 726	34 760	-	436 723
65 ans et plus	96 374	5 655	767	22 176	136 345	43 786	-	305 103
<b>Total</b>	<b>614 315</b>	<b>63 510</b>	<b>19 764</b>	<b>352 884</b>	<b>1 008 416</b>	<b>291 435</b>	<b>864</b>	<b>2 351 188</b>
<b>Part des seniors</b>	<b>16 %</b>	<b>9 %</b>	<b>4 %</b>	<b>6 %</b>	<b>14 %</b>	<b>15 %</b>	<b>0 %</b>	<b>13 %</b>

Source : Auran, d'après EDGT 2015 - déplacements des 5 ans et plus

### LES ACHATS : UN MOTIF ESSENTIEL

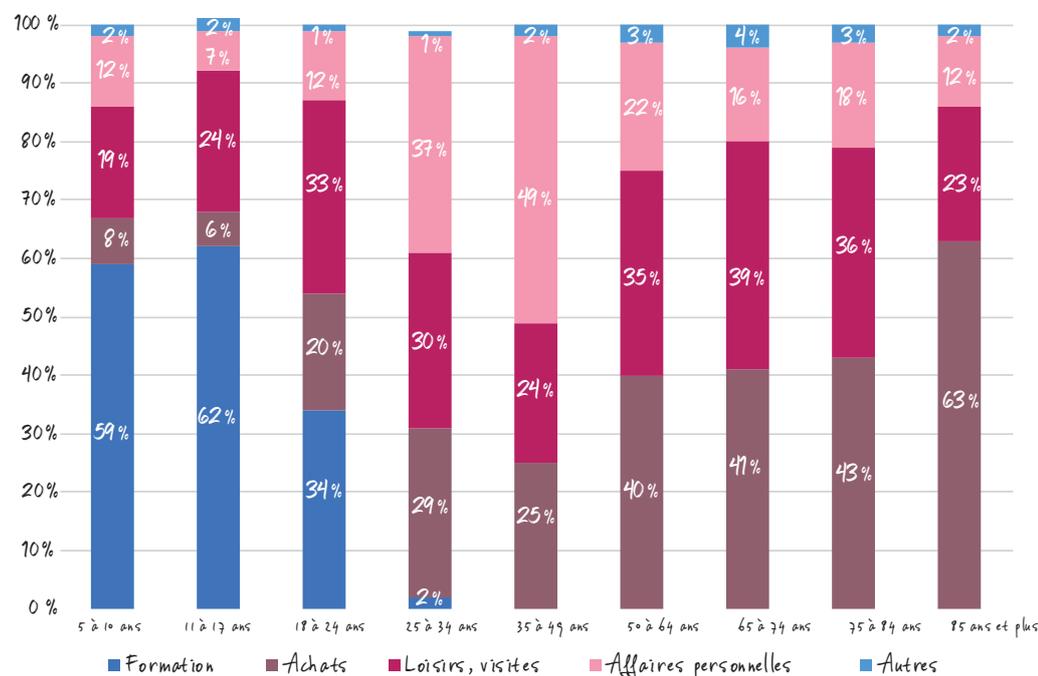
L'analyse des motifs de déplacements montre que, hors problème de santé, les besoins des seniors ne sont pas si différents que ceux des tranches d'âge précédentes.

Cependant, du fait de la suppression des déplacements professionnels, on observe logiquement une prépondérance des motifs achats et loisirs des personnes âgées de 65 ans. Ainsi, entre 65 et 84 ans, ce dernier motif concerne 40 % des déplacements contre 20 % en moyenne pour le reste des habitants

de la métropole. Il va même jusqu'à atteindre 3 trajets sur 5 chez les personnes âgées de 85 ans et plus.

À contrario, ces mêmes seniors se déplacent peu pour le travail et la formation dû logiquement à l'entrée dans l'âge de la retraite. Quelles différences observe-t-on si on ne prend pas en compte le motif « travail » dans les déplacements des actifs de la métropole ?

### Motifs de déplacement des habitants de Nantes Métropole hors motif travail en fonction de l'âge en 2015



Source : Auran, d'après EDGT 2015

Sans le motif travail des différences apparaissent. Ce qui distingue surtout les seniors des actifs (hors prise en compte du motif travail) c'est surtout la forte diminution du motif affaires personnelles qui prend en compte les démarches administratives, médicales, mais aussi l'accompagnement et notamment celui des enfants. La baisse de ce motif est continue après 49 ans, et est liée à l'autonomisation grandissante des enfants du foyer permettant ainsi de libérer du temps de « détente ». D'ailleurs, la proportion prise par les déplacements liés aux loisirs augmente au fur et à mesure que celle concernant les affaires personnelles diminue.

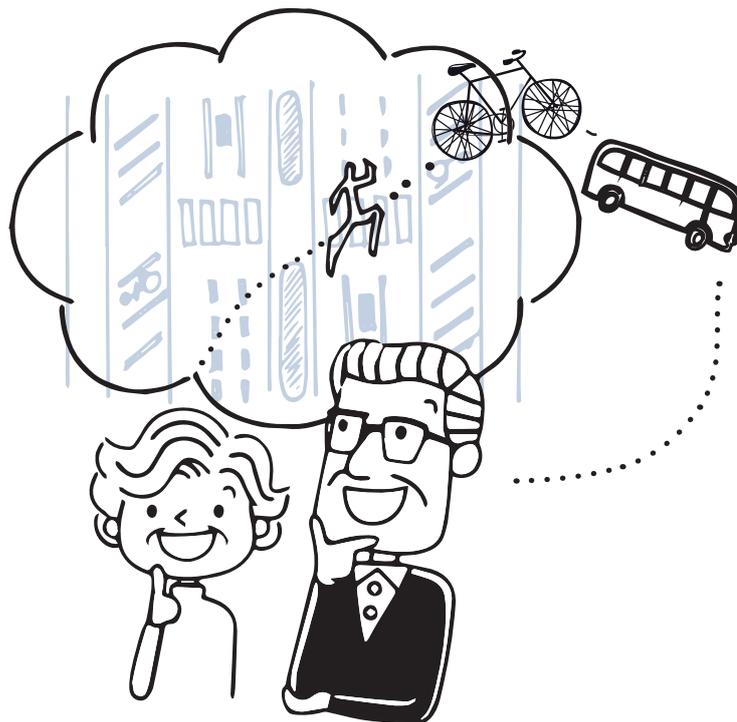
On observe qu'entre les seniors et les quinquagénaires la différence est peu marquée. Ce qui se modifie à partir de 50 ans, c'est la part de plus en plus importante du motif achat qui va devenir progressivement de plus en plus exclusif. La part prise par les déplacements pour le motif « achat » augmente sensiblement, non plus à partir de 64 ans, mais à partir de 49 ans.

Par la suite (après 75 ans), la baisse de la mobilité et des capacités physiques et cognitives entraînent une restriction des déplacements à l'essentiel, c'est-à-dire les achats, d'où le bond observé par ce motif à partir de 85 ans. En d'autres termes, Les octogénaires se restreignent davantage aux besoins vitaux. **Par conséquent, l'offre commerciale et les services de proximité dans les quartiers, les bourgs et le lien avec les hameaux et les zones hors des bourgs, constituent un enjeu central d'autant que les générations qui vont vieillir sur le territoire habitent aujourd'hui pour un grand nombre hors de la centralité nantaise et hors des bourgs des différentes communes de la métropole.** Si la forme, le coût, la localisation des logements... des seniors est une composante essentielle du maintien d'une autonomie au domicile le plus longtemps possible, la diversité fonctionnelle des quartiers en est une autre.

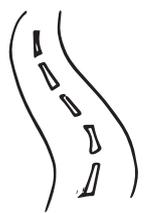
La présence de services et commerces de proximité dans les quartiers de Nantes et dans ceux des 23 autres communes de la métropole sera un atout pour accompagner le vieillissement de la population par la constitution d'une offre de logements adaptés dans des quartiers équipés. Ce développement urbain est à prendre en compte dans la création ou le renouvellement de quartiers mais doit anticiper le vieillissement des jeunes ménages qui s'installent depuis plus de 20 ans hors des centralités et hors des bourgs.

Entre 2002 et 2015, on ne relève pas de grandes ruptures dans la répartition des motifs de déplacements. On observe surtout une diminution, visible sur l'ensemble des classes d'âge, de la part du motif achat dans les déplacements. Pour les seniors, cette diminution est surtout liée à une plus forte augmentation de la part du motif loisirs dans les déplacements. À ce stade, c'est surtout un effet générationnel qui l'explique avec l'arrivée des seniors qui ont intégré plus de loisirs et de divertissements dans leurs modes de vie.

L'analyse géographique ne témoigne pas de profondes différences dans les besoins de déplacements des seniors. S'ils ne se déplacent pas de la même façon, et qu'ils n'ont pas les mêmes distances de déplacement à parcourir pour leur quotidien, les besoins sont relativement les mêmes. La périurbanisation et la diffusion des modes de vie du centre vers la périphérie expliquent pour grande partie ces similitudes. C'est d'ailleurs un point essentiel puisqu'il faut, à l'échelle de la métropole, répondre à des besoins similaires qui s'expriment dans des lieux et des organisations urbaines hétérogènes.



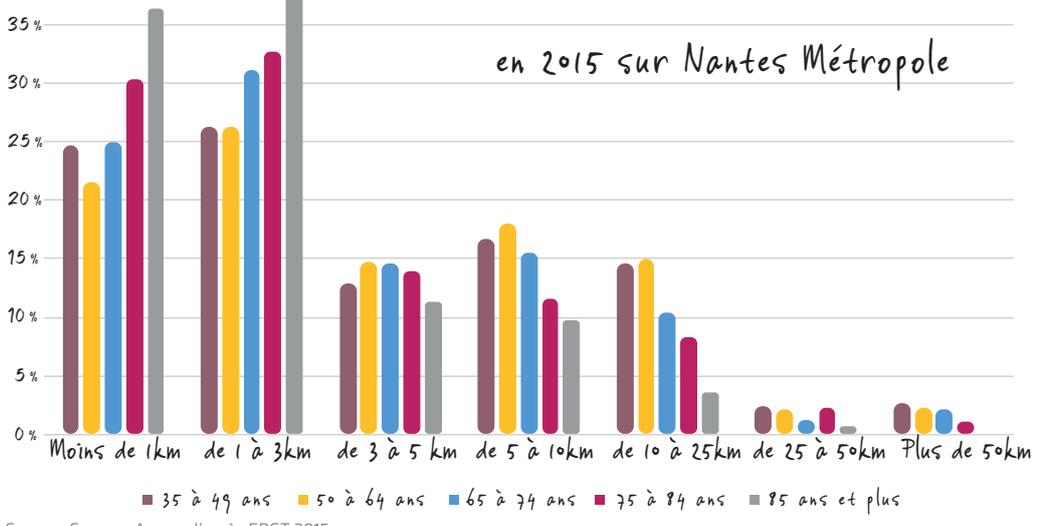
# LA PROXIMITÉ POUR PROLONGER LA MOBILITÉ DES PLUS FRAGILES



## LA PROXIMITÉ, UN ENJEU SOCIAL POUR LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Bien que les seniors expriment un certain nombre de besoins de déplacements similaires aux classes d'âge précédentes, cela ne signifie pas pour autant qu'ils les organisent de la même manière. La disparition du travail ou de certains trajets en lien avec les enfants, permet aux seniors de ré-organiser leurs déplacements et leur bassin de mobilité.

### Distance parcourue selon l'âge



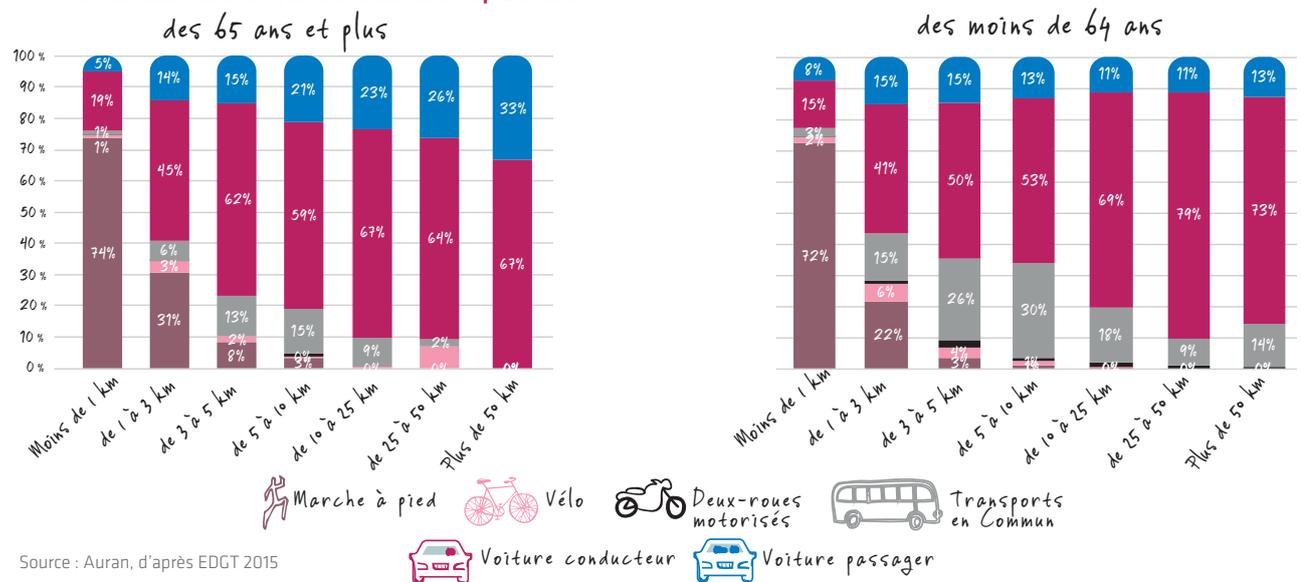
Source : Auran, d'après EDGT 2015

Les seniors privilégient davantage les courtes distances au quotidien. Sur la métropole, l'avancée dans l'âge engendre ainsi une diminution des distances parcourues. La part des déplacements inférieurs à 3 km ne cesse de progresser avec l'âge alors qu'à l'inverse celle des plus de 3 km diminue.

60 % des déplacements des seniors font moins de 3 km (50 % pour les moins de 64 ans) et 75 % font moins de 5 km. Là encore, c'est la part des personnes,

qui avec l'âge éprouvent des difficultés à se déplacer, qui fait varier le budget distances consacré aux déplacements. Entre les 65 - 74 ans et les plus de 75 ans, l'écart est de 10 points sur les déplacements de proximité. Une exception peut-être cependant remarquée en ce qui concerne la très longue distance où la part des déplacements de plus de 25 et 50 km est similaire entre les plus jeunes seniors et les autres classes d'âge. Plus de temps libre, meilleure santé, famille éloignée, voyages, sont autant de facteurs qui expliquent ces similitudes.

### Part modale en fonction de la distance à parcourir



Source : Auran, d'après EDGT 2015

Le croisement entre distances et modes de déplacements permet de retrouver les analyses précédentes des pratiques modales des seniors, à savoir le tandem Marche / voiture. **Ce que l'on observe c'est surtout que le recours à la voiture est très présent également sur les déplacements de courtes distances.** Sur ces mêmes distances, la marche est également plus importante pour les seniors. De façon synthétique, on retrouve, quelle que soit la distance, un usage de la voiture fortement lié à la continuité d'un mode de vie. Cette dépendance est là encore plus forte selon le lieu de résidence (intérieur ou extérieur

du périphérique). Cependant, les seniors, urbains comme périurbains, restent, au regard des pratiques des classes d'âge des autres habitants de leur territoire, plus utilisateurs de la voiture. La plus forte différence liée à la zone de résidence est l'utilisation des transports collectifs. Si elle diminue avec l'âge et est plus faible chez les seniors urbains, cette pratique disparaît pratiquement chez les seniors périurbains quelle que soit la distance observée. Idem pour le vélo avec une pratique encore globalement plus faible que les transports collectifs.

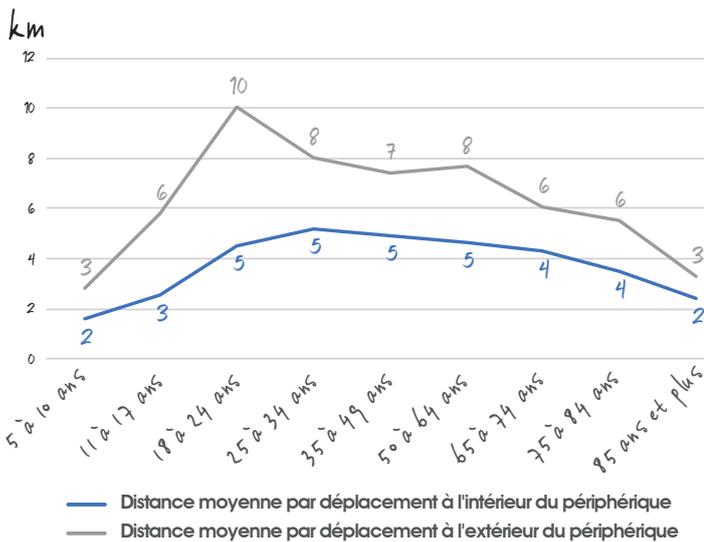
## UNE DIMINUTION LOGIQUE DES DISTANCES ET TEMPS DE DÉPLACEMENTS AVEC L'ÂGE QUI APPELLE À PLUS DE PROXIMITÉ

La plus faible mobilité, la forte part des courtes distances, jouent de fait sur le budget quotidien distance et temps consacré aux déplacements. Les seniors de la métropole consacrent en fonction de l'âge chaque jour en moyenne entre 2 et 6 km par déplacement et entre 13 et 18 minutes dans leur réalisation. Pour les urbains comme pour les périurbains, ces temps et distances diminuent à

partir de 50 ans et sont inférieurs à la moyenne métropolitaine à partir de 65 ans.

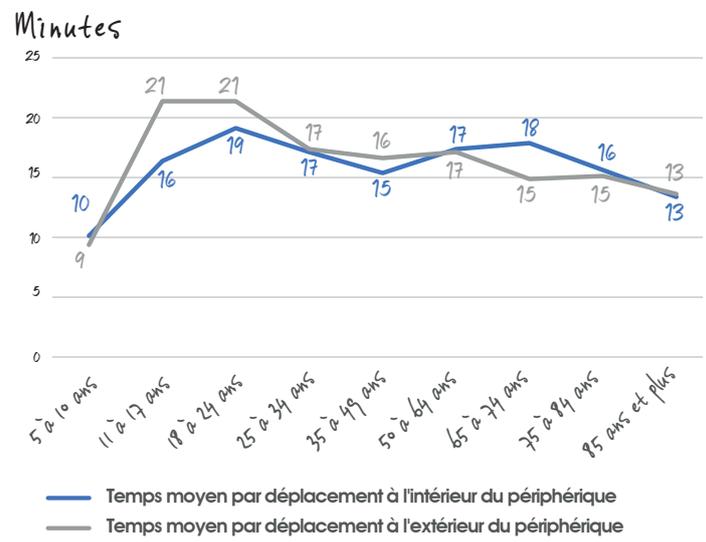
Là encore la diminution progressive des déplacements professionnels et la diminution des capacités à se déplacer expliquent cette baisse avec l'avancement de l'âge.

Distance moyenne par déplacement à l'intérieur et à l'extérieur du périphérique de Nantes Métropole en 2015



Source : Auran, d'après EDGT 2015

Temps moyen par déplacement à l'intérieur et à l'extérieur du périphérique de Nantes Métropole en 2015



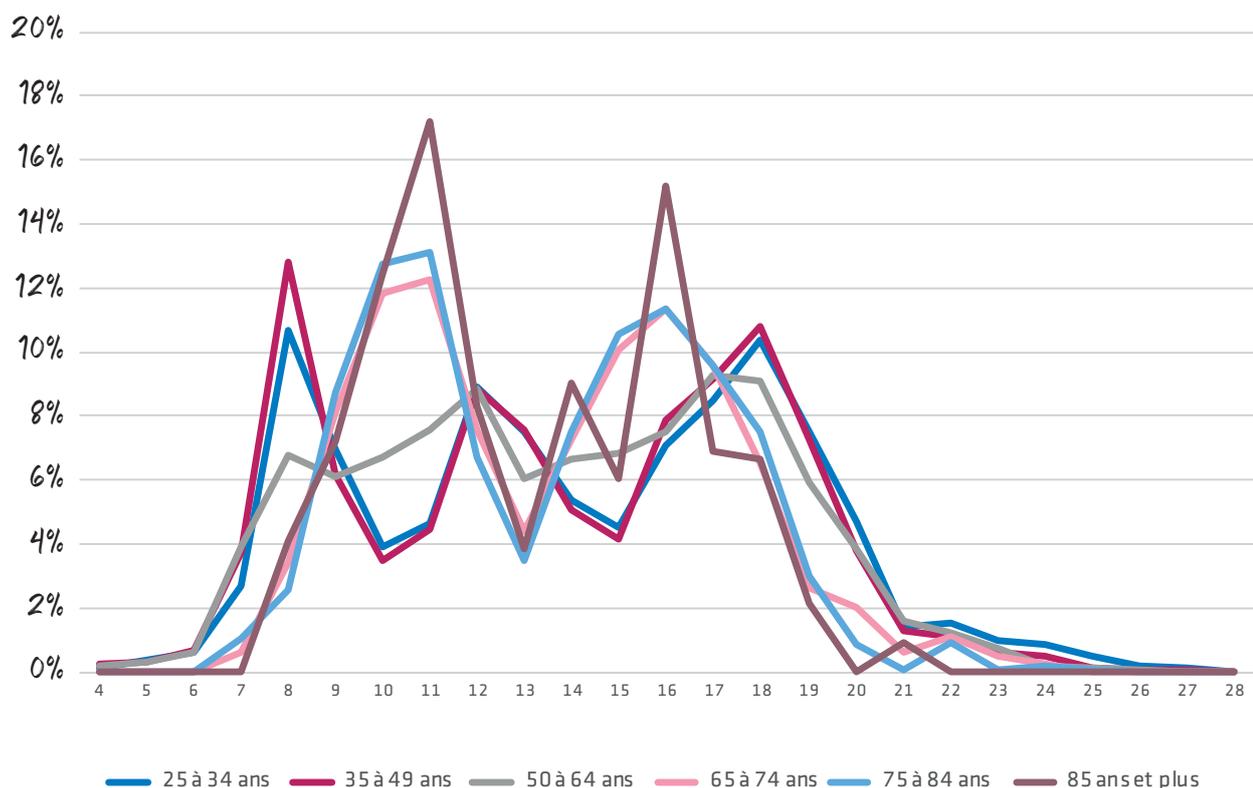
Source : Auran, d'après EDGT 2015



## DES SENIORS À CONTRETEMPS

Les 65 ans et plus se déplacent souvent à contretemps des actifs. Sur Nantes Métropole, les personnes âgées privilégient les tranches horaires de 9 à 11 heures et de 15 à 17 heures. En moyenne, ils effectuent près de 70 % de leurs déplacements hors des périodes de pointes du matin (7-9h) et du soir (16-19h), soit plus de 10 points de plus que la moyenne métropolitaine. Contrairement aux idées reçues, les seniors ne génèrent que 10 % des déplacements des périodes de pointe.

Horaires de sortie en fonction de l'âge en 2015 sur Nantes Métropole



Source : Auran, d'après EDGT 2015

On devrait logiquement avoir, dans les années à venir, une progression de la part des déplacements sur les heures creuses et des pointes qui s'estompent. Cela ne veut pas dire pour autant que les volumes de déplacements sur les périodes de pointe vont diminuer. Pour rappel, l'augmentation de la population de Nantes Métropole induit une augmentation mécanique des déplacements. Aussi, si la part des seniors va augmenter, cela ne veut pas dire que le nombre d'actifs va diminuer. Ce qui sera observé, c'est surtout une différence moins marquée entre heures creuses et heures de pointe. Pour faire simple, plus de déplacements, tout le temps.

## LA VILLE APAISÉE AU SERVICE DES AÎNÉS, UNE RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE POUR DÉPASSER LE SIMPLE DÉBAT DES VITESSES DE CIRCULATION

Entre les deux périodes 2005-2010 et 2012-2017, on observe une baisse nette (- 42 %) des victimes d'accidents de la route sur la métropole. Pour les seniors cette baisse est également constatée, dans des proportions légèrement plus faibles (- 32 %). Par mode, cette baisse du nombre de victimes chez les seniors s'observe pratiquement sur tous les modes sauf sur les deux-roues motorisés qui reste, d'une manière générale, le mode le plus vulnérable au regard du nombre d'usagers quotidiens. Sur les transports collectifs, on note une légère progression des victimes chez les seniors, mais elle reste, au regard des volumes (+4), peu signifiante.

Au-delà de ces variations les seniors apparaissent aujourd'hui comme plus exposés : ils réalisent 13 % des déplacements et représentent **14 %** des tués, **8 %** des blessés et **10 %** des blessés hospitalisés.

On retrouve une part plus importante des victimes seniors sur les modes actifs, surtout lorsque l'on rapproche, là encore, ces chiffres des modes qu'ils utilisent au quotidien ou de leurs poids dans les déplacements quotidiens des habitants de la métropole (13 %).

Ainsi, les seniors représentent 40 % des piétons tués dans la métropole, les plus de 80 ans en représentent à eux seuls 24 %. Ils représentent aussi 17 % des blessés et 21 % des blessés hospitalisés. Ils représentent la plus forte part mais aussi le plus grand volume avec 10 tués, 118 blessés, 82 hospitalisés entre 2012 et 2017.

À l'inverse, les seniors sont loin d'être les plus représentés dans les victimes d'accidents de voiture sur la métropole (6 % des tués, 7 % des blessés, 8 % des blessés hospitalisés).

### L'accidentologie des seniors entre 2012 et 2017 à Nantes Métropole

		NOMBRE DE SENIORS CONCERNÉS	%
	Tués	10	83 %
	Blessés	118	55 %
	Blessés hospitalisés	82	62 %
	Tués	0	0 %
	Blessés	24	11 %
	Blessés hospitalisés	15	11 %
	Tués	0	0 %
	Blessés	7	3 %
	Blessés hospitalisés	6	5 %
	Tués	2	17 %
	Blessés	60	28 %
	Blessés hospitalisés	28	21 %
	Tués	0	0 %
	Blessés	6	3 %
	Blessés hospitalisés	2	2 %
<b>Total</b>	Tués	12	100 %
	Blessés	216	100 %
	Blessés hospitalisés	133	100 %

Lorsque l'on observe les données de sécurité routière, les seniors et les plus jeunes sont sur-représentés parmi les victimes. Pour des raisons différentes, ils ont un rapport plus difficile que les autres à l'espace public (lisibilité, règles, appréhension de la vitesse, repérage, traversées...).

Pourtant, l'usage des modes actifs est nécessaire à plusieurs égards. Tout d'abord, ils représentent une réelle alternative à la dépendance voiture des seniors en particulier sur les petites distances qui représentent une majorité de leur déplacement. Ensuite, les modes actifs peuvent être un élément moteur dans leur capacité à prolonger une espérance de vie en bonne santé (cf toutes les études et rapport de l'OMS sur le sujet), à condition de limiter les risques d'accident.

L'enjeu est surtout que l'espace public continue à s'apaiser parce qu'il devra être de plus en plus en adéquation avec une population qui vieillit.

**L'apaisement n'est pas seulement un débat sur la vitesse des circulations des véhicules mais interroge la place des modes doux dans la ville. Comment la voiture s'adapte à l'espace pris par les autres modes plutôt que l'inverse ?**

La ville apaisée est d'abord une question urbaine (quelle ville veut-on ?) avant d'être une question purement transport.

### Répartition des victimes par mode et par âge entre 2012 et 2017 sur Nantes Métropole

		00-13 ans		14 - 17 ans		18 - 24 ans		25 - 59 ans			60 ans et plus			total seniors
		00-05 ans	06-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans	
	Tués	12 %			8 %	4 %	12 %	4 %	8 %	4 %		16 %	24 %	40 %
	Blessés	4 %	14 %	5 %	5 %	8 %	8 %	13 %	8 %	10 %	5 %	9 %	8 %	17 %
	Blessés hospitalisés	3 %	13 %	4 %	6 %	6 %	7 %	13 %	7 %	10 %	5 %	10 %	11 %	21 %
	Tués	0 %	0 %	14 %		14 %		14 %	14 %	29 %	14 %	0 %	0 %	0 %
	Blessés	0 %	9 %	4 %	4 %	6 %	9 %	20 %	14 %	19 %	4 %	8 %	0 %	8 %
	Blessés hospitalisés	1 %	7 %	4 %	5 %	6 %	7 %	15 %	16 %	19 %	4 %	9 %	1 %	10 %
	Tués	0 %	0 %	0 %	0 %	59 %	27 %	62 %	0 %	152 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	Blessés	0 %	1 %	6 %	27 %	29 %	43 %	67 %	48 %	48 %	7 %	3 %	1 %	4 %
	Blessés hospitalisés	0 %	2 %	5 %	29 %	30 %	44 %	69 %	44 %	42 %	7 %	4 %	1 %	5 %
	Tués	3 %	0 %	0 %	3 %	6 %	23 %	19 %	13 %	13 %		3 %	3 %	6 %
	Blessés	1 %	3 %	1 %	1 %	11 %	13 %	22 %	16 %	15 %	2 %	6 %	1 %	7 %
	Blessés hospitalisés	2 %	2 %	1 %	2 %	13 %	15 %	20 %	10 %	11 %	2 %	7 %	1 %	8 %
	Tués	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	Blessés	3 %	6 %	0 %	0 %	11 %	6 %	8 %	14 %	17 %	3 %	11 %	6 %	17 %
	Blessés hospitalisés	0 %	7 %	0 %	0 %	14 %	0 %	0 %	0 %	14 %	7 %	7 %	7 %	14 %
<b>Total</b>	Tués	5 %		1 %	4 %	10 %	16 %	17 %	8 %	17 %	1 %	6 %	8 %	14 %
	Blessés	2 %	6 %	3 %	4 %	9 %	11 %	19 %	14 %	14 %	3 %	6 %	3 %	8 %
	Blessés hospitalisés	2 %	5 %	2 %	5 %	9 %	12 %	18 %	11 %	13 %	3 %	6 %	4 %	10 %

Source : Auran, d'après fichiers BAAC / Nantes Métropole

# CONCLUSION

L'analyse des mobilités montre qu'avant les premières contraintes physiques ou cognitives, le senior reste un mobile comme les autres et qu'il prolonge ses pratiques le plus tard possible. Les seniors vont au cours de leur vieillissement rencontrer des difficultés. Le vieillissement important de la population va plus jouer un rôle d'amplificateur de déséquilibres déjà existants (augmentation des personnes connaissant des difficultés financières, physiques, cognitives...) que d'un générateur de nouvelles problématiques. Au-delà de l'âge, la question est plus de savoir comment la collectivité va prendre en compte l'augmentation d'une population fragilisée pour laquelle une moindre mobilité risque d'accroître les risques d'isolement et de diminuer les opportunités d'interactions sociales et donc d'avoir un impact sur leur santé. Les réponses sont multiples et se retrouvent au carrefour de différentes politiques publiques (logement, aménagement du territoire, santé publique...) afin d'assurer aux seniors une proximité des services et commerces (autant que possible dans les bourgs-centres) leur offrant ainsi un potentiel d'autonomie et d'interaction sociale élevé. Il s'agira notamment de bien mesurer en quoi l'augmentation de l'offre de mobilité ou une segmentation supplémentaire de l'offre actuelle, qui intègre déjà les seniors, apporte une réponse plus efficiente afin qu'ils se déplacent mieux et autrement qu'en voiture. Continuer d'optimiser l'existant et anticiper la prise en compte de l'augmentation des seniors semblent les meilleures réponses afin de progressivement construire des offres de services qui profitent in-fine à toute la population.

La rue et l'espace public se retrouvent de fait au cœur des enjeux mobilité de demain, devant par nature servir des liens ou de liant entre les différentes destinations du territoire. Aujourd'hui fortement dessinées par et pour les modes mécanisés, l'enjeu est de taille pour que les rues soient de plus en plus propices à favoriser les modes actifs et ainsi offrir un cadre rassurant et apaisant pour les déplacements des plus âgés, plus fragiles et plus vulnérables. Les études le montrent, avec l'âge le périmètre de vie se réduit pour atteindre moins de 500 mètres.

La construction d'outil d'observation est également nécessaire. Si le vieillissement ne s'accompagne pas de problèmes nouveaux, il risque d'entraîner une amplification des fragilités sociales déjà existantes et l'augmentation d'angles mort de différentes natures. La mobilité traduit le fait de se déplacer. Elle ne traduit en rien, le caractère plus ou moins contraint du déplacement, s'il est choisi ou subi. Il ne faut pas forcément traduire directement la hausse de mobilité par un progrès. Un même déplacement peut être vécu différemment par deux personnes selon qu'elles aient le sentiment de le maîtriser ou non (coût, choix du mode, temps, motifs...) et le vieillissement risque de générer une pluralité de situations qui sera fonction de la combinaison des capacités financières, du lieu de résidence, des capacités physiques et cognitives, de l'entourage proche... On retiendra qu'aujourd'hui, malgré la meilleure santé des seniors et leur plus grande mobilité, 1 senior de 75 ans sur 3 exprime des difficultés à se déplacer.

Enfin, l'analyse de la mobilité des seniors traduit certains effets générationnels en particulier sur la forte utilisation de la voiture. Cela implique de travailler auprès des générations les plus jeunes (les futurs seniors !) afin qu'ils intègrent des formes de mobilité non centrées sur l'automobile. Bien que les résultats soient sur le long terme, cette sensibilisation est un levier puissant pour modifier profondément les pratiques. Il faut rechercher pour la mobilité « l'effet sac jaune » qui a permis d'intégrer le tri sélectif à nos modes de vies notamment par la sensibilisation des enfants.

Enquête ménages déplacements – Loire Atlantique 2015

Enquête ménages déplacements – Nantes Métropole 2002

Observatoire de la mobilité inclusive (2014), Mobilité des seniors en France : constats, perspectives et recommandations », synthèse. 23 p

Centre d'analyse stratégique (février 2013). Vieillesse et espace urbain. Comment la ville peut-elle accompagner le vieillissement en bonne santé des aînés ?. La note d'analyse, n°323, 12 p

Cerema – Direction technique Territoires et ville et Direction territoriale Centre-Est (juin 2016). Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain – État de l'art, Rapport, 44 p

HUGUENIN-RICHARD Florence, DOMMES Aurélie, GRANIE Marie-axelle, CLOUTIER Marie-Soleil, COQUELET Cécile (2014). La marche à pied chez les personnes âgées : enjeux de mobilité et de sécurité ; Actes du colloque « Bien vieillir en milieu urbain : le parcours dans l'espace et dans le temps », 12 p

Dossier piloté par Laurent Fouin (chef de projet) avec l'appui de l'équipe de l'Auran