

# Les exigences des seniors bouleversent les transports

La politique des transports doit prendre au sérieux les besoins des seniors. Leur part dans la mobilité totale s'accroîtra ces prochaines années. *Andreas Justen, Nicole A. Mathys*

**Abrégé** Le vieillissement de la population pose des problèmes nouveaux à la politique suisse des transports. Le nombre d'âinés ne cesse de croître et ces personnes se déplacent de plus en plus. Si le choix des moyens de transport ne les différencie guère du reste de la population, leurs sorties répondent à des motivations spécifiques. Les 65 ans et plus se déplacent principalement pour des activités de loisirs et d'achats. Ils ont également d'autres besoins : ainsi, les temps de transbordement sont-ils plus longs en ce qui concerne les transports publics. Les nouvelles technologies devraient également mieux cibler cette classe d'âge lors de ses déplacements individuels.

**L**e nombre croissant de personnes âgées influence l'évolution des transports. Alors que les plus de 65 ans représentaient 15 % de la population dans les années nonante, ils sont aujourd'hui à 18 %. D'après l'Office fédéral de la statistique (OFS), cette proportion devrait dépasser 23 % d'ici 2040.

Les seniors se déplacent, par ailleurs, davantage. Les analyses fondées sur le Microrecensement mobilité et transports<sup>1</sup> montrent qu'en 2010, les personnes âgées sont plus nombreuses à sortir de chez elles et qu'elles le font plus fréquemment qu'auparavant. Par conséquent, cette catégorie de la population enregistre nettement plus de kilomètres parcourus qu'en 1994 (voir *illustration 1*). Chez les jeunes seniors (entre 65 et 75 ans), la moyenne des distances parcourues (km par personne) s'est accrue de 34 % entre 1994 et 2010. Pour les personnes plus âgées (à partir de 75 ans), elle a augmenté de 23 %. Sur la même période, les distances quotidiennes de la population totale n'ont progressé « que » de 17 %.

L'évolution est particulièrement dynamique entre 2005 et 2010 : durant cette période, les distances parcourues par les jeunes seniors se sont accrues de 15 %, contre 4 % pour l'ensemble de la population. Les 65 ans et plus se déplacent, toutefois, nettement moins que la

population active. Ils n'ont, en effet, plus à effectuer de voyages pendulaires quotidiens entre le domicile et le lieu d'activité professionnel. L'augmentation des trajets liés aux loisirs et aux achats ne suffisent pas pour compenser ce recul.

## En route vers le supermarché

Les aînés consacrent la plus grande partie de leurs trajets quotidiens à des activités de loisirs, tout comme l'ensemble de la population. Ce fut le cas, en 2010, pour 60 % des déplacements observés chez les jeunes seniors et 40 % de ceux pratiqués par la population active<sup>2</sup>. Les achats arrivent en deuxième position dans les motifs de déplacement des personnes âgées. Ensemble, les loisirs et les achats représentent quelque 80 % des déplacements de ce groupe démographique. C'est nettement plus que pour la population active (53 %), mais il faut intégrer dans son cas les déplacements professionnels (24 %).

Notons qu'entre 1994 et 2010, l'importance des trajets de loisirs est en léger recul. La mobilité motivée par les achats ou l'accompagnement de personnes a, par contre, fortement progressé.

## Les voitures autonomes améliorent la mobilité

D'ici 2040, les aînés devraient être proportionnellement plus nombreux à détenir un permis de conduire, jusqu'à concurrencer les classes d'âge intermédiaires. Si, de surcroît, la population suisse disposait de véhicules autonomes, les personnes qui ne peuvent plus conduire, en raison de leur âge ou de leur santé, pourraient reprendre le volant ou le conserver plus longtemps. Cela engendrerait une hausse significative du trafic. On suppose également que l'automatisation du trafic améliorerait le rendement du réseau routier existant et la sécurité routière. Cela compenserait les nuisances consécutives au surcroît de participation des seniors au trafic motorisé.

1 OFS / ARE (2010).

2 ARE (2013).

3 ARE (2016).



Dans le choix des modes de transports, le comportement des jeunes seniors reflète pratiquement celui de la population entière. Toutefois, chez les 75 ans et plus, l'importance des transports publics et de la mobilité douce augmente sensiblement. Pour ces deux groupes de population, le transport individuel motorisé (TIM) reste le mode dominant au quotidien : il représente 63 % des distances parcourues par les jeunes seniors et 56 % par leurs aînés. Dans cette dernière tranche d'âge, la baisse importante du nombre de permis de conduire est à mettre en parallèle avec le recul de l'usage de la voiture.

On peut se demander comment le système de transport s'accommodera à long terme de changements structurels tels que le vieillissement démographique, le recul relatif des actifs et l'importance croissante des trajets motivés par les achats et les loisirs. Parallèlement, les

65 ans et plus évoluent, en ce sens qu'ils multiplient les trajets et augmentent les distances parcourues.

Les *Perspectives d'évolution du transport 2040*, publiée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec), tablent sur une hausse des trajets individuels motivés par les achats et les loisirs (3 à 5 % pour les jeunes seniors, 1,5 à 2,5 % pour les plus âgés)<sup>3</sup>. La possession d'un véhicule personnel augmentera de 8 %, notamment en raison de permis de conduire en plus grand nombre chez les aînés.

### Le trafic s'accroîtra plus lentement que la population jusqu'en 2040

Selon les scénarios publiés par le Detec en août dernier, le trafic devrait continuer de progresser durant les prochaines décennies. On assis-

Les personnes âgées ont besoin de davantage de temps pour monter. Ceux qui font les horaires doivent en tenir compte.



tera, toutefois, à un ralentissement par rapport aux vingt dernières années. Le transport de personnes devrait s'accroître d'un quart d'ici 2040. Entre 1980 et 2010, la progression a été de 40 %. Les transports publics (TP) devraient enregistrer la croissance la plus forte, avec 51 % ; ils sont suivis par la mobilité douce (32 %) et le TIM (18 %). La répartition modale en serait donc modifiée, avec des TP qui élargiraient leur quote-part de 19 à 23 % du total. Le TIM resterait, cependant, de loin le mode de transport dominant (70 %).

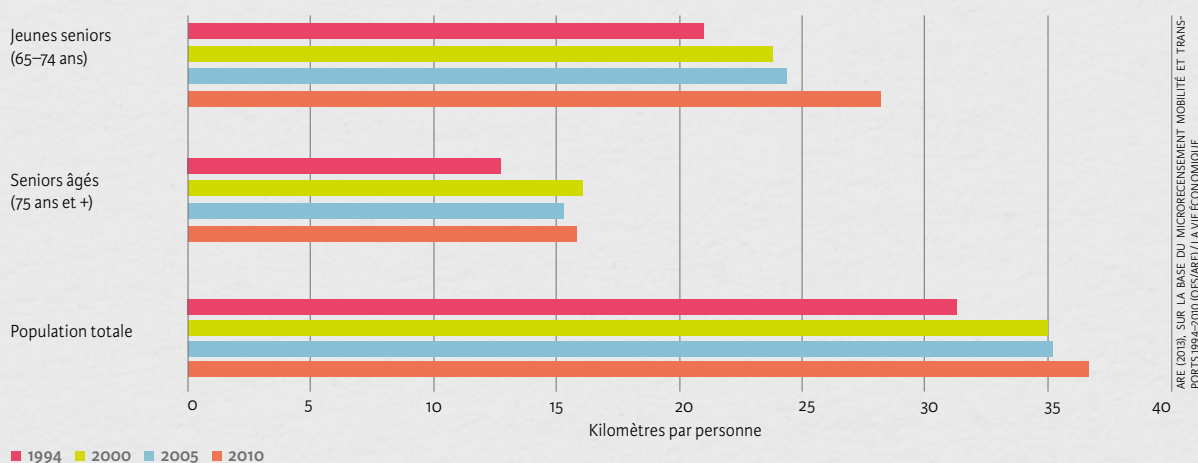
Un léger décalage se dessine entre la croissance structurelle et celle des transports. En effet, le nombre de kilomètres parcourus par personne augmentera de 25 % entre 2010 et 2040, soit moins que la population (+ 28 %). Il faut y voir la marque du vieillissement démographique. Même si les seniors sont de plus en plus dynamiques et font ainsi

progresser le trafic individuel, la population active, bien plus mobile, devrait décliner en proportion sur cette période, passant de 62 à 55 %.

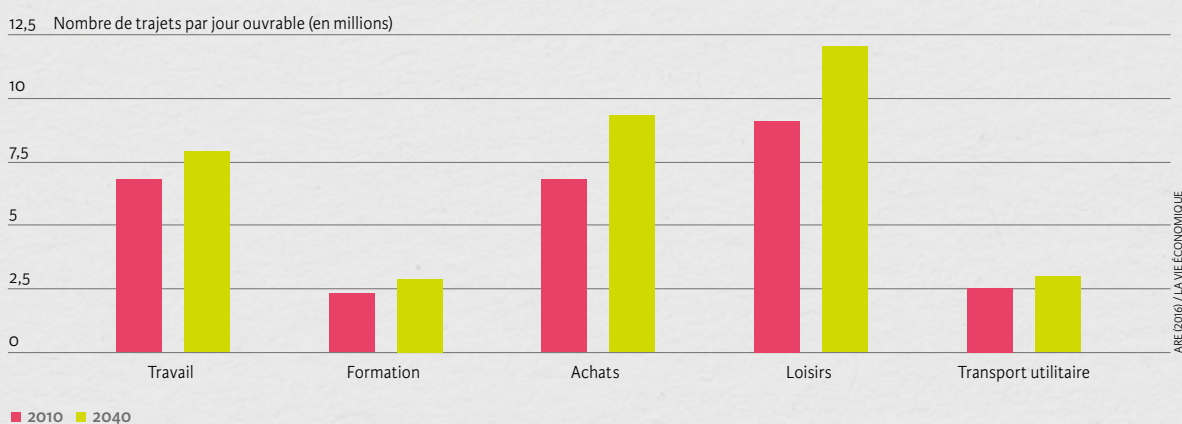
### Hausse des sorties motivées par les achats et les loisirs

Ces hypothèses devraient produire des transferts parmi les motifs de déplacement d'ici 2040. Pour le scénario moyen, le nombre de trajets devrait augmenter de 28 % ; ceux effectués pour motifs professionnels connaîtront la dynamique la plus molle avec 16 % de hausse (voir *illustration 2*). Les trajets motivés par les loisirs progresseraient, eux, de 32 %, et ceux pour achats de 37 %. Là encore, l'évolution de la structure démographique en est la cause principale. L'augmentation du nombre de seniors, couplée à une croissance modérée de leurs besoins personnels en mobilité (en raison d'une

#### III. 1. Distances quotidiennes parcourues par les seniors (1994–2010)



#### III. 2. Trajets personnels par jour ouvrable, suivant les motifs de déplacements (en millions, 2010–2040)





meilleure santé et d'une offre de transports adaptée) entraîne une hausse plus que proportionnelle du trafic dû aux achats et aux loisirs.

La flexibilisation du temps de travail et les possibilités offertes par les nouvelles technologies de la communication réduisent la proportion des trajets professionnels. On estime qu'en 2040, le nombre total de trajets effectués sera de 35 millions par jour ouvrable. Les déplacements motivés par des achats et des loisirs augmenteront de 3 points de pourcentage entre 2010 et 2040, pour atteindre 61 % du total.

## Un espace public accessible

Même si les changements se manifestent lentement et de manière progressive, les analyses mettent clairement en évidence des modifications de comportement vis-à-vis des transports, liées au vieillissement démographique. On s'attend d'abord à une augmentation des trajets motivés par les achats et les loisirs, qui passeront davantage par les transports publics et la mobilité douce. On estime aussi que la vitesse moyenne baissera, car les personnes âgées marchent et roulent moins vite. Il est possible que l'on enregistre davantage de fautes de conduite, aboutissant à des accidents.

Différents priorités ont ainsi été définies. Il faut d'abord encourager les seniors à soigner leur santé physique, afin qu'ils puissent emprunter en toute autonomie des modes de transport écologiques, comme les transports publics, le vélo ou la marche à pied. Un allongement des temps de correspondances intermodales et la suppression des obstacles dans l'espace public simplifieraient la participation des personnes âgées au trafic en réduisant la frénésie et la complexité des flux de circulation.

Une clarification de la signalisation – celle-ci étant réduite au minimum nécessaire – facilite l'usage de la route par les personnes âgées. Dans le même ordre d'idées, il convient d'encoura-

ger les systèmes d'assistance à la conduite. Les cours sur les nouvelles technologies, les changements dans le code de la route et la pratique de la conduite ne sont pas non plus à négliger. Il faut, enfin, préparer les personnes âgées à la remise prévisible de leur permis.

Les transports publics doivent répondre aux déplacements des seniors. Ceux-ci ont souvent lieu en dehors des heures de pointe. Les offres en termes de billets et d'abonnements devront de plus en plus en tenir compte. Le confort des locaux réservés aux passagers doit s'améliorer pour cette tranche d'âge. Les accès doivent aussi être facilités. Il faut que la signalisation soit visible et que l'annonce de la prochaine station soit compréhensible.

En tout état de cause, la politique des transports devra faire entrer en ligne de compte les besoins des seniors. Cela concerne aussi bien les horaires des TP que les interfaces entre les différents modes de transport. Une automatisation du trafic routier ne paraît réalisable qu'en prenant en considération les besoins spécifiques des conducteurs âgés, car cette population ne fera que croître.



**Andreas Justen**

Direction de la modélisation des transports, section Bases, Office fédéral du développement territorial (ARE), Berne

**Nicole A. Mathys**

Chef de la section Bases, Office fédéral du développement territorial (ARE), Berne

## Bibliographie

- ARE, *Comportements de catégories spécifiques de population en matière de transports – Évolution de 1994 à 2010*, Berne, 2013.  
 ARE, *Perspectives d'évolution du transport 2040*, 2016.  
 OFS et ARE, *La mobilité en Suisse. Principaux résultats du Microrecensement mobilité et transports 2010*, Neuchâtel/Berne, 2012.  
 OFS, *Prestations du transport de personnes*, Berne, 2016.