

# QUELLE ANALYSE POUR LES EMC<sup>2</sup>? JOURNÉE NATIONALE CEREMA

**Deux exemples d'analyses :**

- **Vieillesse et mobilité, un enjeu pour les politiques de déplacement**
- **Habiter les quartiers politique de la ville et se déplacer**

4 OCTOBRE 2018

## DES ANALYSES VALORISÉES DANS LES ZOOMS THÉMATIQUES DU CLUB EMD

---



- > Des documents de format court, éclairages sur des thèmes choisis par les partenaires
- > Une valorisation des résultats de l'enquête Ménages-Déplacements, enrichie et croisée avec d'autres sources de données, et/ou d'autres thématiques
- > La formulation d'enjeux partagés par les partenaires
- > Une diffusion large des documents écrits
- > Des analyses partagées, disponibles pour alimenter les réflexions des techniciens, élus, conseils de développement, panel citoyen, ...

---

## VIEILLISSEMENT ET PERTE DE MOBILITÉ

# LE VIEILLISSEMENT : UN ENJEU POUR LES POLITIQUES DE DÉPLACEMENT

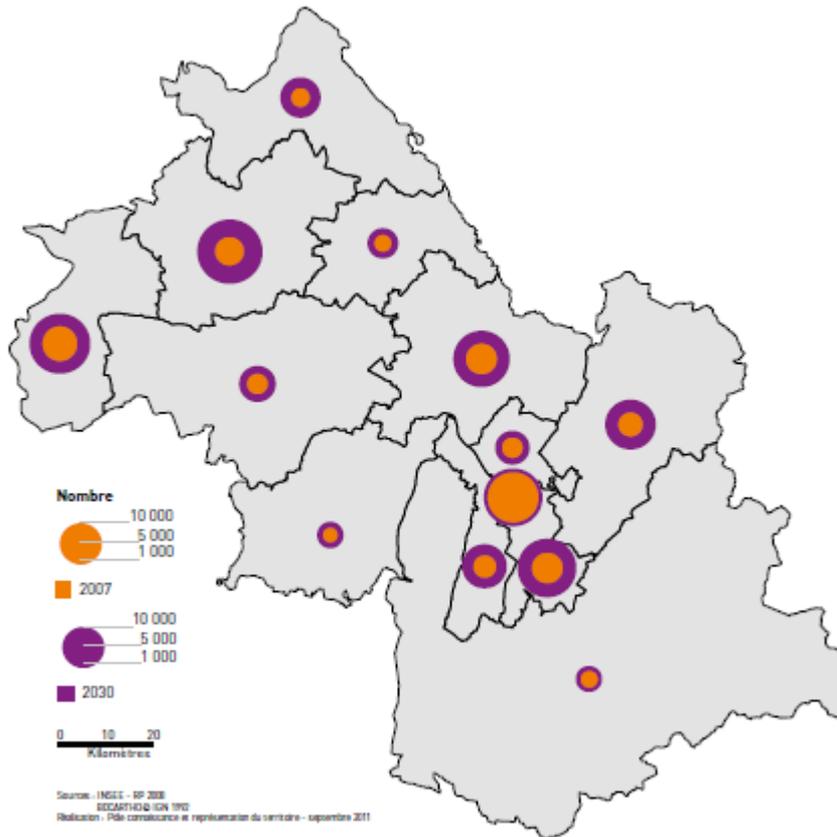
---



- > Le vieillissement : un phénomène démographique à quantifier et à anticiper
- > Un enjeu au croisement de nombreuses politiques publiques
- > Des pratiques de mobilité qui évoluent au cours de la vie, des aptitudes à se déplacer qui diminuent avec l'âge
- > Des ruptures plus marquées hors des pôles urbains
- > Un effet générationnel dans les pratiques de mobilité

## 65 ANS ET PLUS : 135 000 AUJOURD'HUI, 195 000 EN 2030

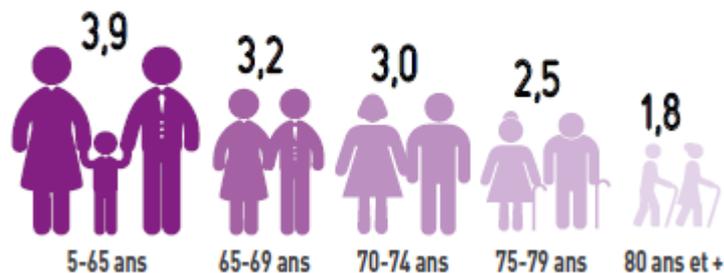
### Projection d'évolution de la population de 75 ans et plus à l'échéance 2030



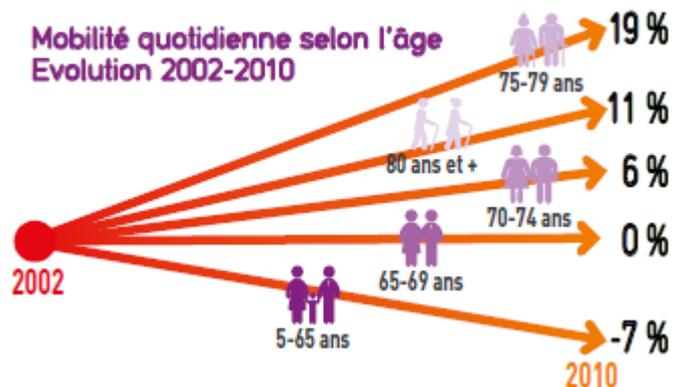
- > Une croissance du nombre de personnes âgées liée à la période du baby-boom et aux gains d'espérance de vie
- > Un phénomène bien amorcé sur le territoire central de la métropole grenobloise, et largement à venir dans les espaces périurbains
- > Une grande majorité des seniors qui vit à son domicile, le plus souvent en solo

## EN VIEILLISSANT, ON SE DÉPLACE MOINS

Nombre de déplacements quotidiens selon l'âge

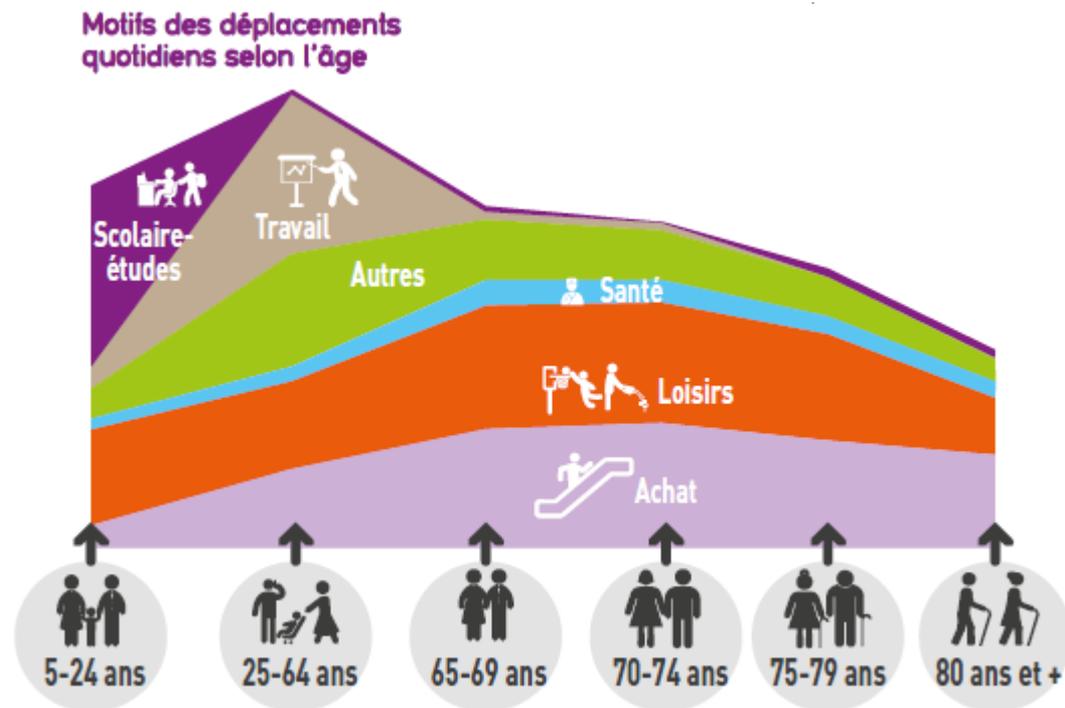


- > 65 ans, arrêt de l'activité professionnelle : une première rupture dans le niveau de mobilité
- > 75 ans, déclin des capacités physique et cognitive : chute de la mobilité, augmentation forte de « l'immobilité »



- > Une nouvelle génération de seniors qui se déplace plus que la précédente  
→ Une évolution durable dans le temps ?

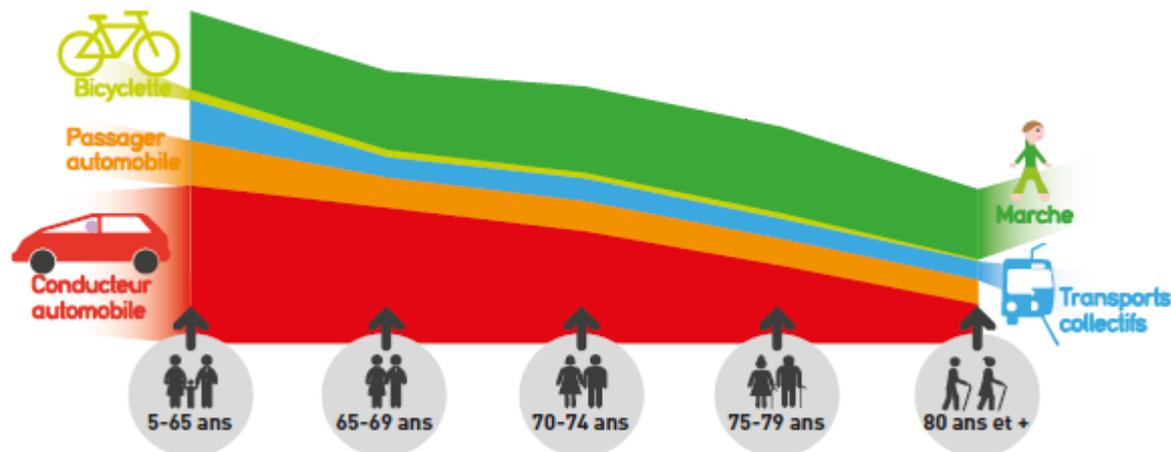
# EN VIEILLISSANT, LES ACTIVITÉS ÉVOLUENT... AINSI QUE LA FAÇON DE SE DÉPLACER



> Achats et loisirs =  $\frac{3}{4}$  des motifs de déplacements des plus de 65 ans

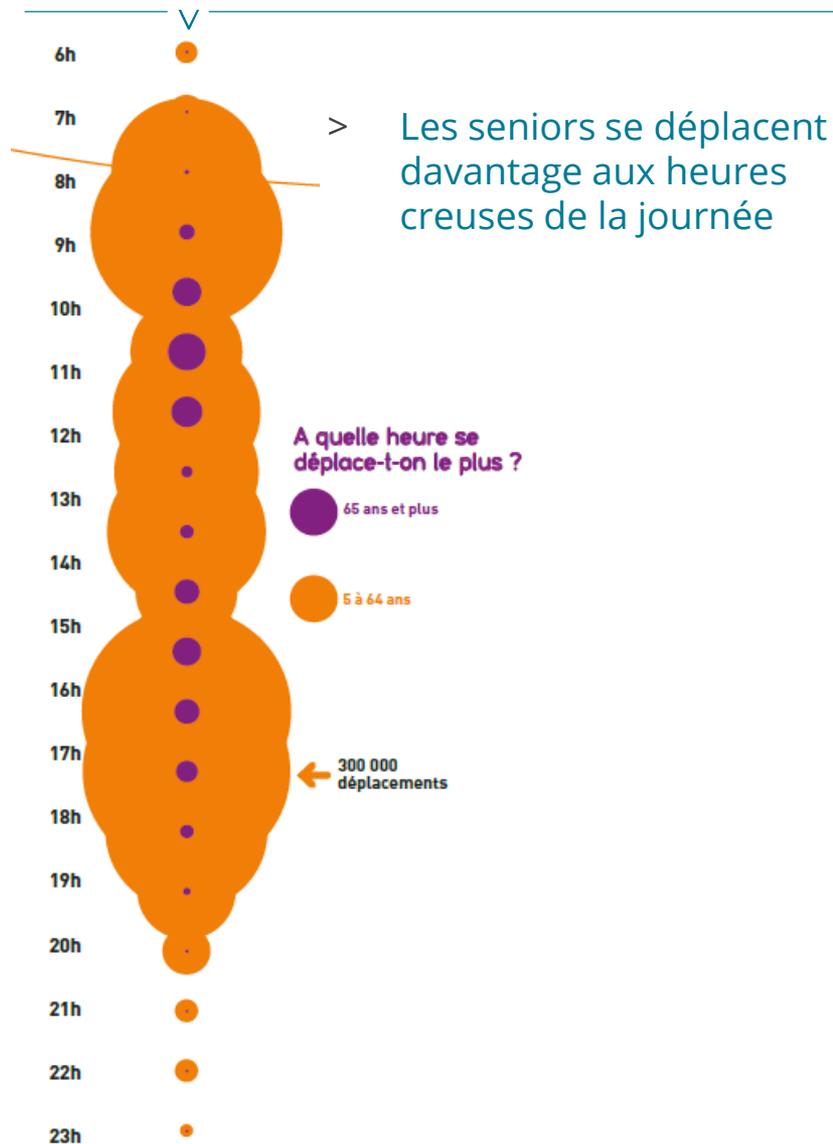
# EN VIEILLISSANT, LES ACTIVITÉS ÉVOLUENT... AINSI QUE LA FAÇON DE SE DÉPLACER

## Mobilité par mode selon l'âge

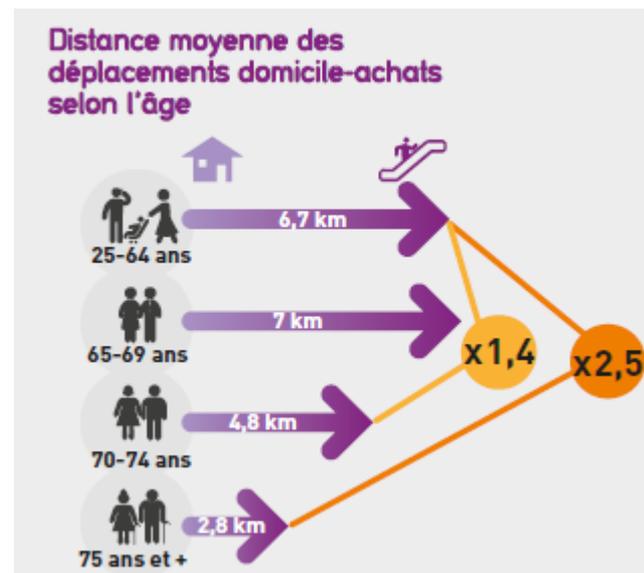


- > L'usage de l'automobile décroît à partir de 75 ans
- > Des seniors davantage vulnérables aux accidents de la route
  - 51 % des piétons tués à l'échelle nationale, pour seulement 16 % de la population
  - Au volant, plus souvent responsables d'accidents corporels ou mortels que les autres tranches d'âge

# EN VIEILLISSANT, LES ACTIVITÉS ÉVOLUENT... AINSI QUE LA FAÇON DE SE DÉPLACER



> En vieillissant, on reste davantage à proximité de chez soi

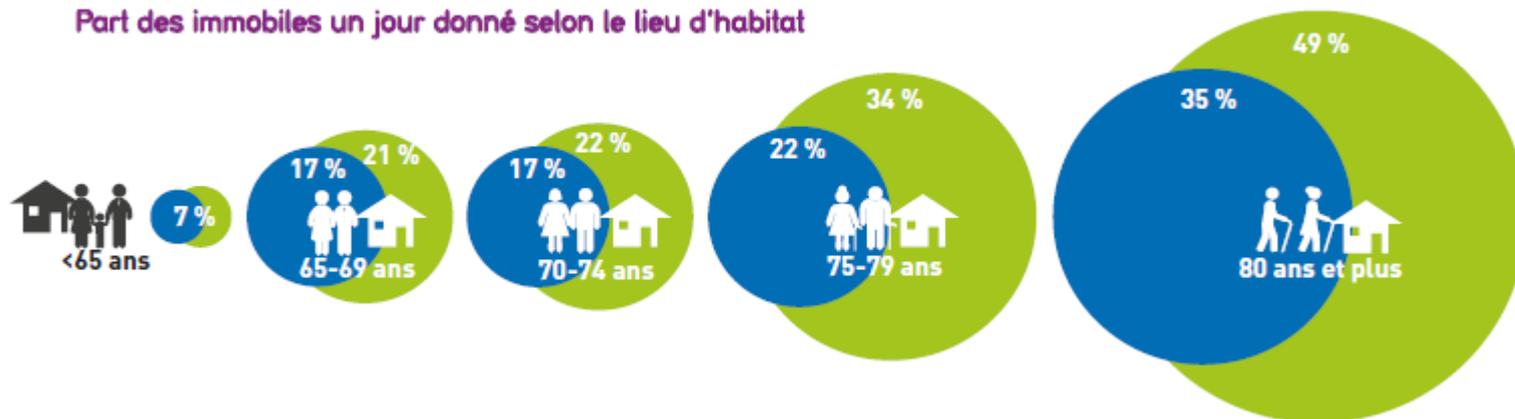


# LES RUPTURES SONT PLUS MARQUÉES HORS DES PÔLES URBAINS

Pôles urbains / hors pôles urbains



Part des immobiles un jour donné selon le lieu d'habitat



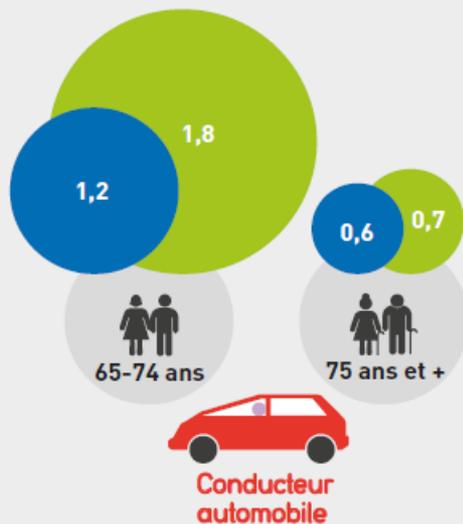
# LES RUPTURES SONT PLUS MARQUÉES HORS DES PÔLES URBAINS

Pôles urbains / hors pôles urbains

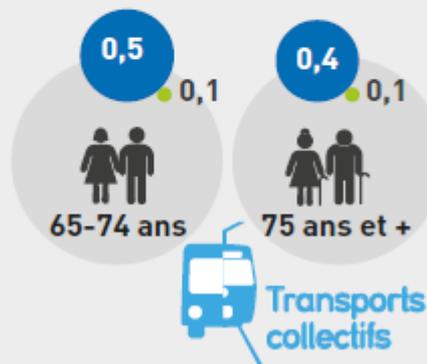


- > Un différentiel de mobilité entre pôle urbain et hors pôle urbain lié à l'incapacité de conduire une voiture et à l'absence d'offre alternative

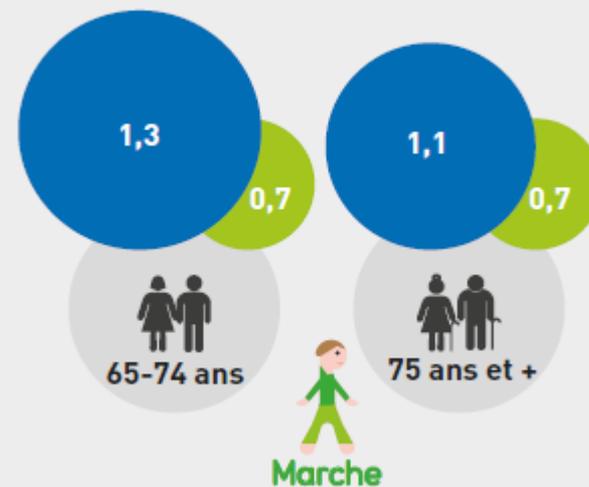
## Mobilité voiture conducteur



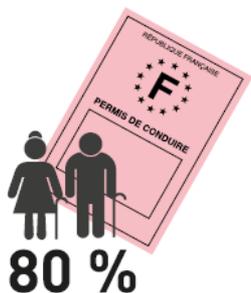
## Mobilité transports collectifs



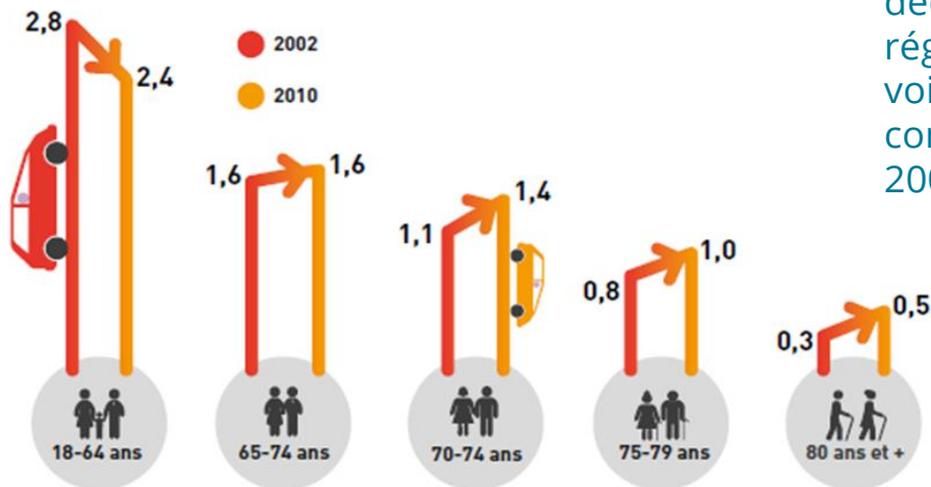
## Mobilité marche



# LES SENIORS D'AUJOURD'HUI, GÉNÉRATION VOITURE ?



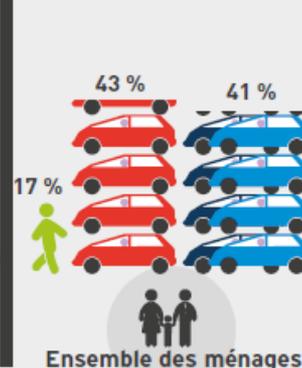
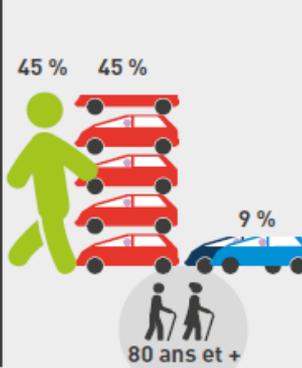
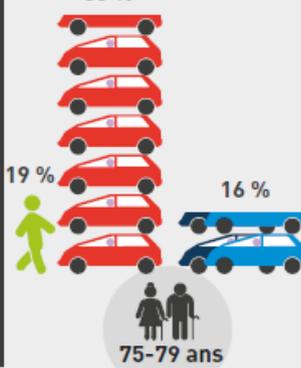
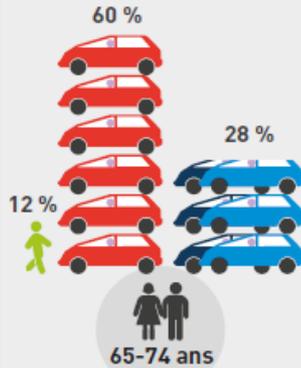
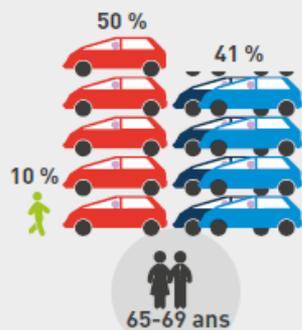
Mobilité quotidienne au volant d'une voiture  
Évolution 2002-2010



> Un tiers des 80 et + déclarent conduire régulièrement une voiture en 2010, contre un quart en 2002

Nombre de voitures à disposition du ménage

Non motorisé    1 voiture    Multimotorisé





### LES ENJEUX AUJOURD'HUI

- Favoriser le développement de logements adaptés aux seniors à proximité des bourgs et centralités, pour favoriser leur accès aux services, commerces, et lieux de socialisation et transports collectifs
- Développer des alternatives à l'automobile pour assurer les déplacements des seniors résidant hors des pôles urbains (transport à la demande).
- Intégrer systématiquement la question des déplacements des seniors dans les réflexions d'aménagement de l'espace public
- Adapter l'offre de transports collectifs aux attentes des seniors aux heures creuses de la journée

- Développer des actions de sensibilisation ciblées sur les "jeunes" retraités, afin de les inciter au report modal
- Mettre en place des actions d'accompagnement à la mobilité en direction des plus âgés, notamment lors de changements (évolution de l'offre de transports collectifs, réaménagement de l'espace public, évolution tarifaire, etc.)
- Etudier qualitativement le mode de vie des seniors, afin de proposer des actions pour limiter le risque d'isolement physique et social



---

# HABITER LES QUARTIERS POLITIQUE DE LA VILLE ET SE DÉPLACER

L'ACCÈS À LA MOBILITÉ : UN ÉLÉMENT DISCRIMINANT POUR  
LES HABITANTS DES QUARTIERS POLITIQUE DE LA VILLE

# MÉTHODOLOGIE

---

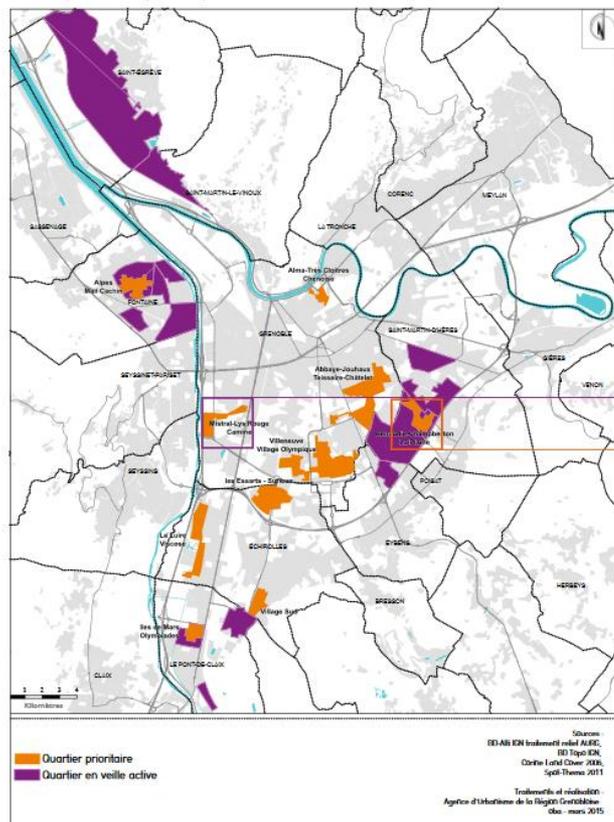


- > Une analyse basée sur les données de l'EMD, mais enrichie d'apports et de réflexions plus larges :
  - construites en concertation avec les services des collectivités concernés (services de l'action sanitaire et sociale du Département, service politique de la ville de la métropole)
  - intégrant de nombreuses références à des travaux de chercheurs
  
- > Une analyse anticipée lors de la préparation de l'enquête : des secteurs de tirage calqués sur deux quartiers politique de la ville de la métropole (compatibles avec les IRIS Insee)
  
- > Une analyse basée sur une taille d'échantillon limitée, mais confrontée, chaque fois que cela est possible avec les résultats du recensement de population de l'Insee

# LES QUARTIERS ÉTUDIÉS



Les quartiers politiques de la ville (QPV) de Grenoble-Alpes  
Métropole : 5 principales communes, 39 400 habitants



Mistral

Renaudie



Des caractéristiques communes  
aux deux quartiers :

- Une population plutôt jeune
- Une jeune génération peu diplômée, déscolarisée très tôt
- Un fort taux de chômage
- Peu de mixité sociale

## HABITER LES QUARTIERS POLITIQUE DE LA VILLE ET SE DÉPLACER : GRANDS CONSTATS

---



- > Les populations des quartiers politique de la ville se déplacent moins, sur un territoire plus souvent limité à leur quartier.
- > Les habitants des quartiers défavorisés ont un accès moindre à la voiture personnelle.
- > L'impossibilité de disposer d'un véhicule personnel peut être un frein majeur à la recherche d'un emploi.
- > Les voitures dont disposent les habitants des quartiers défavorisés sont moins nombreuses et plus anciennes.
- > La pratique du vélo est quasiment inexistante dans les quartiers défavorisés.
- > Les différences hommes-femmes sont très marquées dans les pratiques de mobilités.

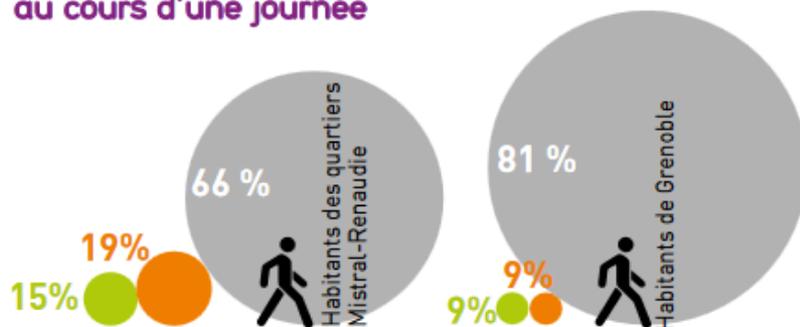
# UNE MOBILITÉ PLUS FAIBLE ET PLUS RESSERRÉE DANS L'ESPACE

## Mobilité quotidienne



> Une mobilité plus faible d'environ 25%

## Territoire pratiqué par les habitants au cours d'une journée



> Un taux de personnes non mobiles plus élevé qu'ailleurs

> Des déplacements plus souvent limités au quartier

Habitants s'étant déplacés à proximité immédiate du domicile

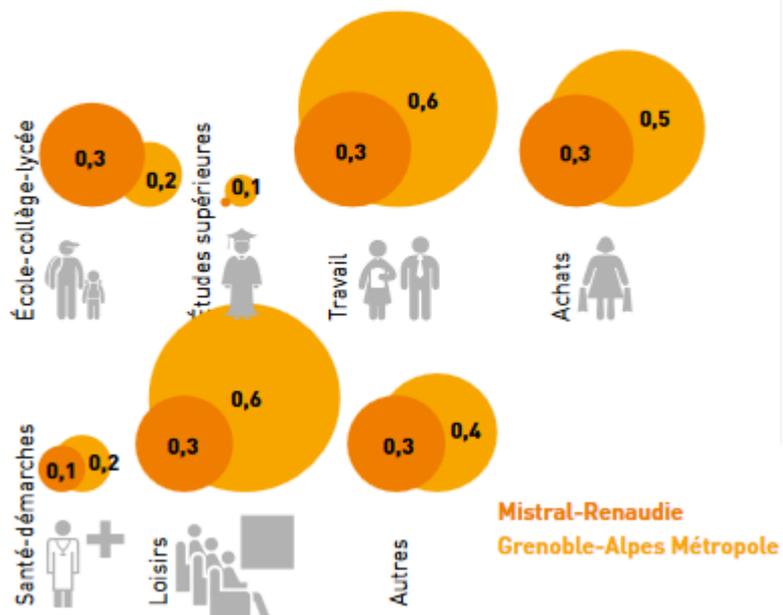
Habitants s'étant déplacés hors du quartier de résidence

Habitants n'étant pas sortis de leur domicile

# DES ACTIVITÉS PEU DIVERSIFIÉES



## Mobilité selon le motif à la destination (hors domicile, personnes de 5 ans et +)



- > Moins de déplacements vers le travail
- > Des activités de loisirs et d'achats beaucoup moins fréquentes
- > Une mobilité vers les établissements scolaires plus élevée

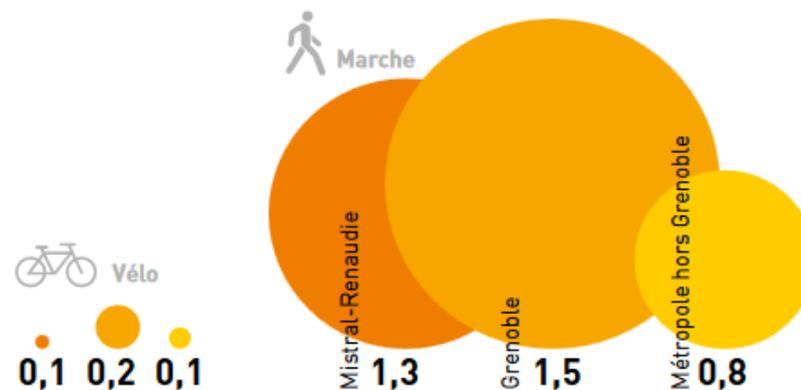
# UN NIVEAU DE MOBILITÉ PLUS FAIBLE LIÉ



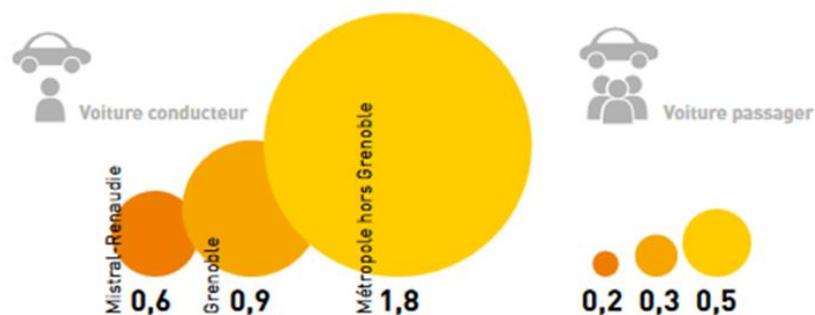
## Mobilité quotidienne en transports collectifs



## Mobilité quotidienne en mode actif



## Mobilité quotidienne en voiture

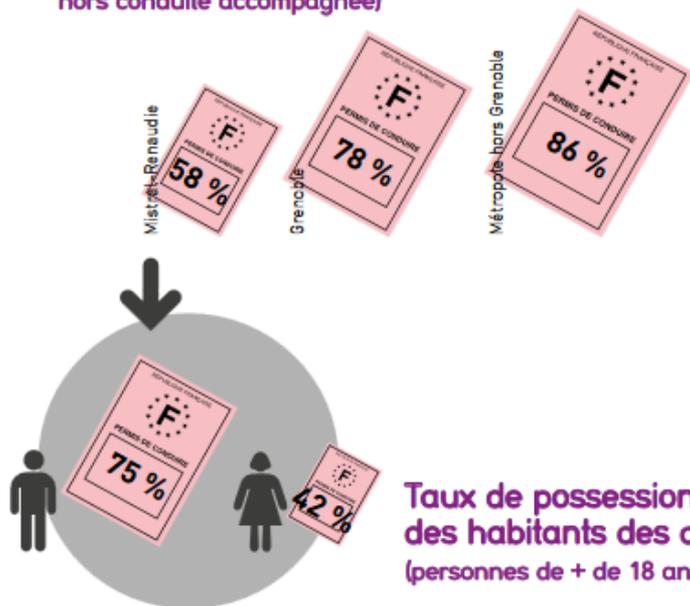


# L'ACCÈS À LA VOITURE : UNE INÉGALITÉ MAJEURE

**" PARMIS LES PLUS PAUVRES, MOINS DE LA MOITIÉ ONT UNE VOITURE ET LE PERMIS DE CONDUIRE. "**

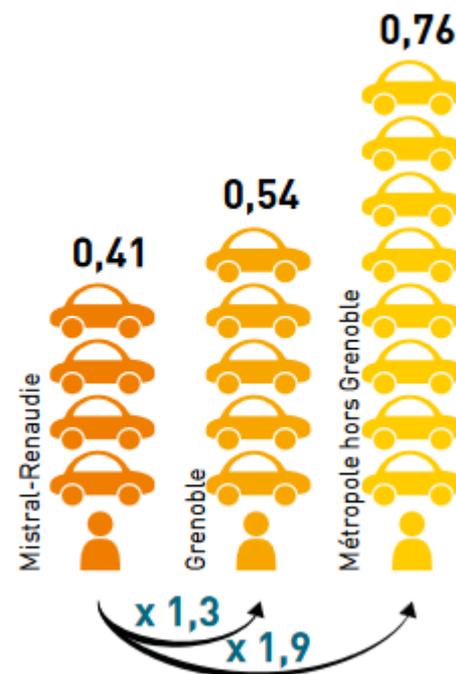
JEAN-PIERRE ORFEUIL, 2004

**Taux de possession du permis de conduire selon le lieu de résidence**  
(personnes de + de 18 ans hors conduite accompagnée)



**Taux de possession du permis de conduire des habitants des quartiers Mistral et Renaudie**  
(personnes de + de 18 ans hors conduite accompagnée)

**Nombre de voiture par personne de + de 18 ans**

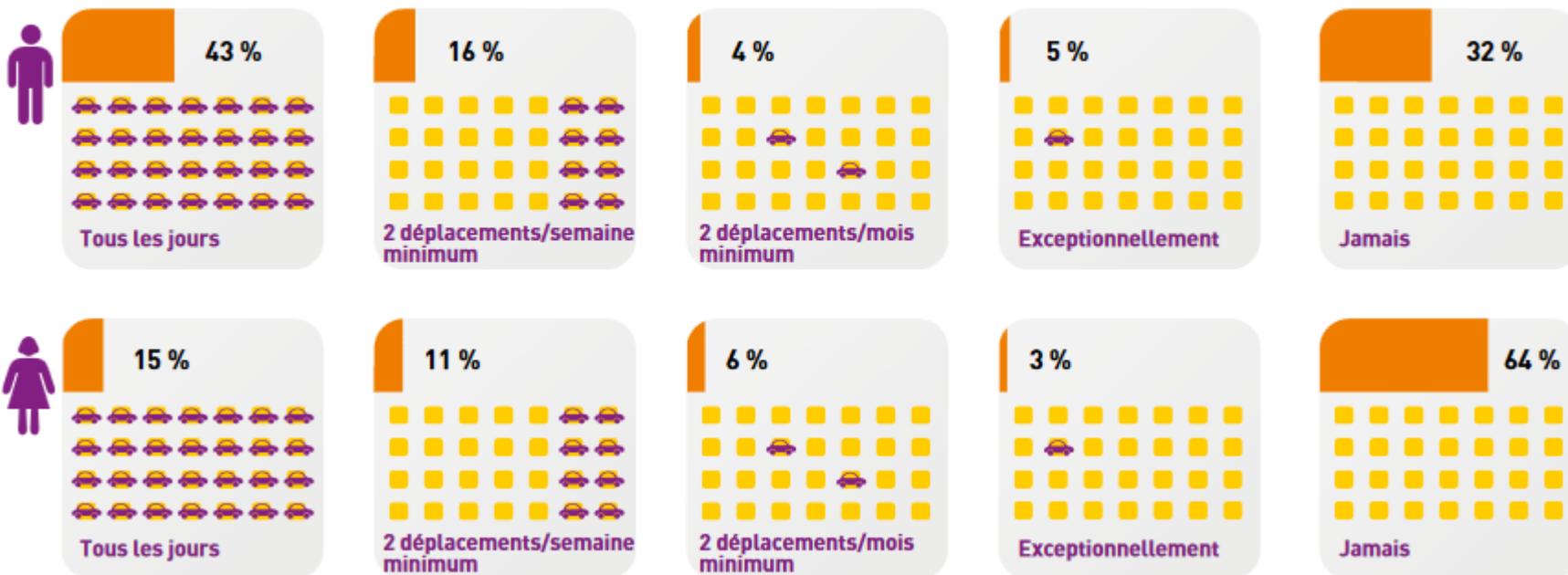


# L'ACCÈS À LA VOITURE : UN CLIVAGE HOMMES-FEMMES TRÈS MARQUÉ



## Fréquence de conduite d'une voiture

(habitants des quartiers Mistral et Renaudie de + de 18 ans)



## → LES ENJEUX AUJOURD'HUI

En préalable, la réponse aux enjeux identifiés implique de renforcer le dialogue permanent entre les acteurs des politiques de mobilité et les acteurs de la politique de la ville pour coordonner les actions assurant l'accès à la mobilité des habitants des quartiers politiques de la ville, et optimiser leur efficacité.

Les enjeux identifiés s'articulent autour de trois volets :

### TRANSPORT ET MOBILITE

→ Identifier les besoins de mobilité des habitants des quartiers politiques de la ville dans une perspective opérationnelle, c'est-à-dire d'adaptation éventuelle et d'amélioration de la connaissance de l'offre de transport public (itinéraire, fréquence, amplitude), ou d'expérimentation de solutions nouvelles (notamment par le biais de structures telles que la plateforme mobilité-emploi-insertion).

→ Elargir la tarification solidaire à l'ensemble des modes de déplacement, en basant celle-ci sur la combinaison de modes de transport, tel un passeport.

### ESPACES PUBLICS

→ Requalifier l'espace public des quartiers politiques de la ville (liaisons internes et ouverture sur la ville, cheminements modes actifs, signalétique, éclairage, etc) pour :

→ Améliorer la tranquillité publique et diminuer le clivage selon le genre dans l'appropriation de cet espace et dans les pratiques de mobilité actives (marche et vélo),

→ Revaloriser l'image des quartiers politiques de la ville pour lutter contre les processus de stigmatisation de certains lieux.

### ACCOMPAGNEMENT DES PERSONNES

→ Mettre en place des accompagnements personnalisés, (financiers, mais aussi sur l'acquisition des connaissances nécessaires pour se déplacer), pour limiter le risque d'exclusion résultant de la capacité de se déplacer ou non, ou de l'incompréhension des possibilités offertes. Une vigilance est nécessaire dans ce type d'actions, pour ne pas transformer la possibilité de se déplacer en injonction.

→ Adapter les dispositifs d'information et de communication sur les systèmes de transports pour être accessibles au plus grand nombre.

# L'AGENCE

D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

— v —   — v —   — v —   — v —   — v —  
OBSERVER   PLANIFIER   PROJETER   ANIMER   PARTAGER

[Isabelle.reynaud@aurg.asso.fr](mailto:Isabelle.reynaud@aurg.asso.fr)

OCTOBRE 2018

**MERCI POUR VOTRE ATTENTION**

21 rue Lesdiguières  
38000 Grenoble  
04 76 28 86 00  
[accueil@aurg.asso.fr](mailto:accueil@aurg.asso.fr)  
[www.aurg.org](http://www.aurg.org)

