

Dix raisons pour penser à la marche des seniors dans votre commune

Les seniors ne représentent pas une population homogène de 60 à 100 ans, même si les institutions ont parfois la fâcheuse tendance à assimiler les seniors uniquement aux personnes porteuses de handicaps. Or il y a le 3^e et le 4^e âge !

- 1) **De moindres capacités physiques et cognitives** : Globalement les seniors se déplacent moins, moins loin et moins longtemps. Plus de 500 000 personnes de plus de 65 ans rencontrent des difficultés pour trouver leur chemin.

Un quart des personnes âgées de 75 ans et plus, rencontre des difficultés à marcher 500 mètres ou franchir un escalier. La mobilité décline après 80 ans, sous l'effet de l'érosion des capacités physiologiques.

- 2) **Un phénomène de « déprise »** : Les aînés éprouvent une expérience du « *fardeau corporel* » faisant référence à une forme de lassitude, voire d'épuisement, émergeant parallèlement au vieillissement.

Suite à cette charge nouvelle, la personne âgée aménage son existence pour économiser ses forces. Avec des paliers et des ajustements jusqu'au renoncement à sortir.

- 3) **Une défiance des plus âgés vis-à-vis de leur propre corps**, avec la crainte de tomber, de ne pas pouvoir traverser la rue assez vite, d'être déstabilisés par des cyclistes ou trottinettistes, d'être face au trafic automobile et de ne pouvoir se défendre en cas d'agression ou de perdre l'équilibre.

La première chute, même peu grave, laisse souvent des séquelles psychiques qui peuvent constituer un frein à la mobilité. L'encombrement des trottoirs à cause de nombreux obstacles, dont les voitures mal stationnées, la présence de feuilles mortes et de matériaux glissants, le mauvais entretien de certains revêtements, la hauteur et la déclivité d'un trottoir... sont autant de facteurs qui conduisent les seniors à rallonger certains trajets, voire à renoncer à sortir.

- 4) **Des difficultés sociales** : Avec le veuvage et la disparition progressive des pairs, l'éloignement croissant des familles, les relations sociales se réduisent.

De nombreux seniors ne voient quasiment plus personne et vivent une solitude profonde. La fracture numérique exclut de nombreuses personnes âgées et s'accroît avec l'âge. Mais heureusement, le senior ne va pas forcément se replier sur lui, il peut chercher à s'adapter pour préserver son identité et ce qui a le plus de sens et de valeur pour lui. Notamment en réinvestissant le quartier et en renforçant certaines de ses relations sociales.



5) **Une hétérogénéité sociale de la mobilité des seniors.** Entre 60 et 74 ans, les anciens ouvriers sont deux fois plus nombreux que les anciens cadres à déclarer être limités dans leurs activités, suite à un problème de santé ou à un handicap.

Une partie de la population âgée est confinée à domicile, faute de moyens financiers ou de difficultés de déplacements, quand d'autres au contraire se déplacent sur d'assez longues distances, notamment pour du tourisme ou se rendre en résidence secondaire.

6) **Une utilisation genrée de la voiture et du vélo :** Globalement, les femmes conduisent et pédalent moins, marchent plus et utilisent plus les transports collectifs que les hommes. Quand elles vieillissent, la proportion de femmes qui conduisent, diminue progressivement à partir de 60- 69 ans. Après 75 ans, elle chute de 50%.

7) **Les motifs de la mobilité des seniors changent :** Leurs déplacements sont plus centrés sur la santé, les démarches administratives, les loisirs, les promenades et les achats. La part de la mobilité liée aux achats progresse nettement après l'âge de 80 ans.

8) **L'utilisation des transports collectifs est très différente selon les seniors,** leur âge, leurs habitudes et bien sûr selon l'offre de TC. Les distances sont ressenties par certains, comme trop longues pour accéder aux points d'arrêt.

Les personnes âgées ont souvent des difficultés à avoir l'information sur les possibilités et le fonctionnement du réseau

des TC et elles ont du mal à prendre de nouvelles habitudes. Le transport des personnes à mobilité réduite (TPMR) de porte à porte, soumis à conditions, n'a pas une très bonne image auprès des aînés et pâtit de longs délais de réservation.

9) **L'absence ou l'éloignement des commerces de proximité** est un réel problème pour les personnes âgées qui sortent surtout pour leurs achats alimentaires et les rendez-vous de services. L'accès à ces services est essentiel pour la vie sociale des seniors.

10) **La nécessité de se mouvoir pour entretenir sa santé physique et mentale.** Il est bien connu que l'exercice physique est essentiel pour la santé. Marcher régulièrement permet de lutter contre les méfaits croissants de la sédentarité.

Cette activité physique contribue à prévenir et à guérir la plupart des maladies chroniques et à maintenir les seniors dans la société. Encore faut-il un espace public accueillant et pourvu d'aménités (bancs, ombrage, toilettes...)



Dix mesures pour favoriser la marche des seniors

Il est possible de faire déjà beaucoup, avec peu de moyens. Voici quelques pistes d'actions, par ordre de priorité.

- 1) **Adapter le territoire aux seniors** : Un réseau de bancs ou de fauteuils bien disposés, avec dossier et accoudoirs, s'impose pour permettre des pauses régulières sur leur trajet à pied (maximum tous les 300 m du parcours des seniors).

Prévoir aussi l'installation de mobiliers ou rampes pour se tenir dans les rues avec pentes, des toilettes accessibles, gratuites et propres, des quais de bus adaptés. Et améliorer le cadre naturel, en végétalisant les espaces publics pour créer de l'ombre et de la fraîcheur.

- 2) **Sanctuariser les trottoirs** avec des largeurs suffisantes pour se croiser, sans craindre de se faire bousculer, et en réduisant les obstacles (voitures mal stationnées, poubelles, ...) qui peuvent obliger à marcher sur la chaussée et à descendre du trottoir. Communiquer et agir sur les comportements, pour des espaces publics respectueux et bienveillants pour les piétons vulnérables, dont les seniors.

- 3) **Créer des aménagements de voirie adaptés aux seniors** : Mettre en place des feux piétons indiquant le temps restant pour traverser la chaussée.

Prendre en compte l'affaiblissement de la vitesse de marche liée au vieillissement - de 4,8 km/h à 2,5 km/h- pour allonger la durée du feu vert.

Installer des îlots au milieu des chaussées les plus larges pour séquencer la traversée avec un temps de pause. Prévoir des traversées marquées au sol ou surélevées, une bonne visibilité aux abords de la traversée, la généralisation de la ville à 30, des zones de rencontre, ...



- 4) **Rendre l'espace public rassurant / plus « capacitant »** (qui prévient les risques, compense les déficiences et augmente l'autonomie) pour faciliter la vie sociale des seniors : Les trottoirs mixtes piétons / cyclistes sont à bannir à l'avenir, avec une adaptation progressive des trajets cyclistes actuels.

La sensibilisation des cyclistes au respect des piétons vulnérables est indispensable.

- 5) **Améliorer les revêtements, l'éclairage et la signalétique** : Le confort de marche est particulièrement utile aux personnes à mobilité réduite et aux seniors. De même qu'un bon éclairage pour limiter le sentiment d'insécurité la nuit.

Renoncer à des revêtements esthétiques s'ils sont glissants. Être particulièrement attentif à ces usagers vulnérables lors des phases de chantiers et des réfections des trottoirs.

- 6) **Maintenir des commerces de proximité** pour que les personnes âgées continuent à développer une vie sociale, avec au moins des échanges avec voisins et commerçants.

En pensant aux facilités de livraison à domicile pour les seniors dépendants, ne pouvant plus sortir.

- 7) **Mettre en œuvre des politiques publiques intégrées et transversales** pour ce public qui représente près d'un quart de la population. Créer des dispositifs spécifiques pour des publics en difficulté, nécessite une vigilance à maintenir au mieux l'autonomie des personnes âgées.

Ces dispositifs doivent être cohérents avec une politique d'inclusion de tous les publics, avec un accompagnement attentionné des plus âgés, vers un usage des transports publics classiques. Veiller que la billettique numérique ne soit pas un obstacle aux seniors.

- 8) **Adapter les transports collectifs aux seniors** : Aménager les arrêts de bus pour les personnes moins alertes, améliorer le confort dans les bus et une meilleure information sur les horaires et arrêts de bus. Ouvrir les transports à la demande à plus de population en le combinant avec le transport scolaire, pour éviter la ghettoïsation ou la stigmatisation des seniors. Créer des points de desserte en lien avec les événements de la collectivité (marchés).

Organiser des animations pour un apprentissage des transports collectifs. Mettre en place une navette pour les endroits non desservis par les TC, ou pour les personnes aux capacités amoindries.



- 9) **Faciliter la mobilité par l'accompagnement au déplacement avec une personne de confiance.**

Favoriser un lien de confiance avec le même professionnel, grâce à des programmes de conducteurs volontaires qui utilisent leur propre voiture ou celle de la personne âgée, pour la conduire à ses rendez-vous.

- 10) **Prévenir en amont les difficultés de déplacement en promouvant l'exercice physique toute sa vie** pour prévenir les risques de baisse de santé et installer des équipements stimulant l'exercice physique pour tous, dans les jardins publics ou du design actif. Valoriser auprès des personnes âgées, l'usage de déambulateurs qui est un bel outil d'aide à la mobilité.



Ressource : [« Les essentiels, Amis des aînés - n°6 - Mobilités, transports et vieillissement »](#)

Février 2026