



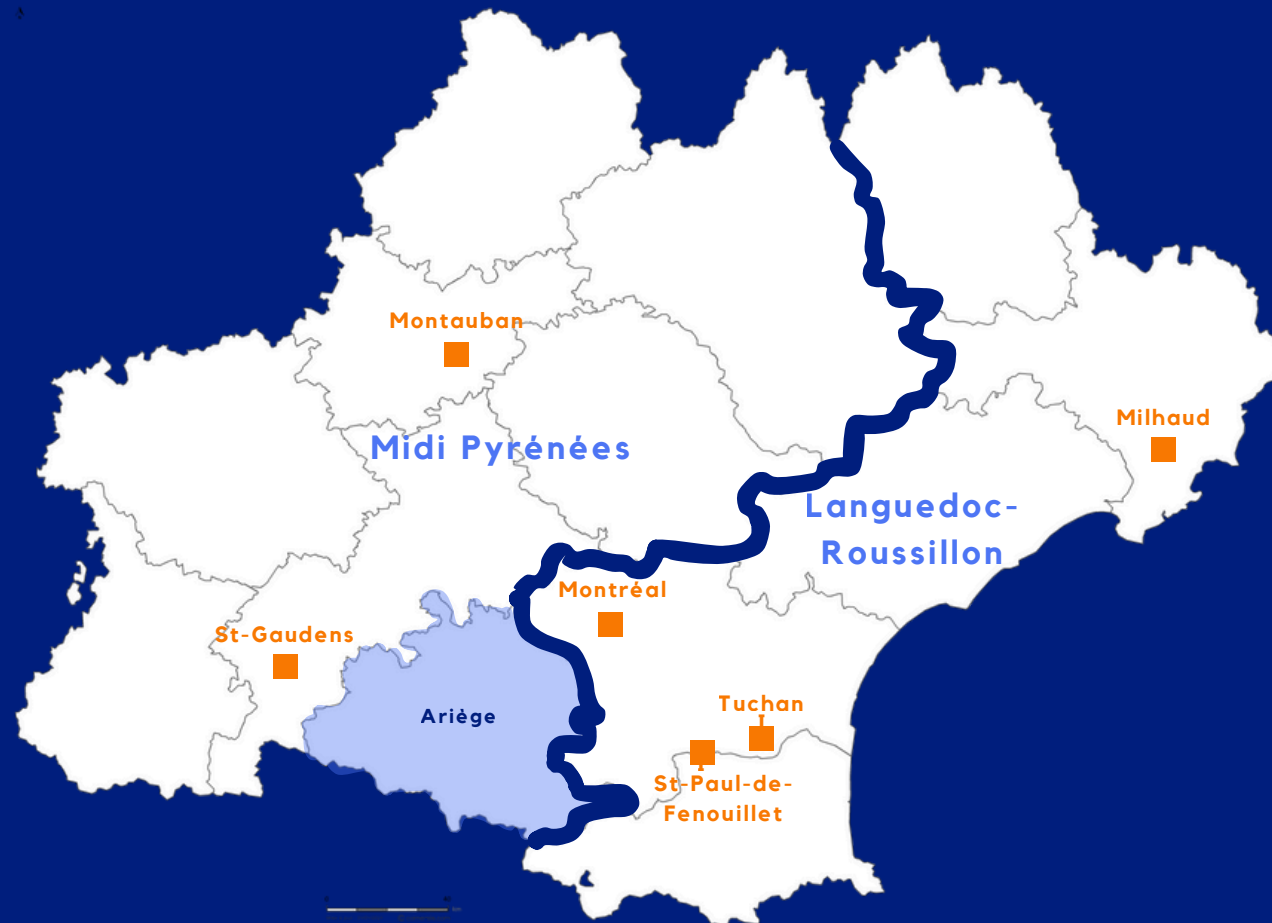
RÉSULTATS ENQUÊTE OSMOSE

Marianna DANKO

■ I2ml Nîmes Université

04/11/25

TERRITOIRES D'ÉTUDE



SOMMAIRE

1. Contexte - Objectif - Problématiques
2. Présentation cohorte
3. Besoins - Informations
4. Habitudes de déplacements
5. Habitudes de déplacements des seniors titulaires d'un permis B/disposant d'une voiture
6. Relations entre le moyen de déplacement privilégié et le territoire d'habitation
7. Mobilité piétonne à l'extérieur de chez soi
8. Transports en commun et mobilité
9. Transports en commun selon les territoires d'habitation
10. Ressentis lors des déplacements
11. Relation entre le territoire d'habitation et le sentiment de sécurité
12. Gênes dans la mobilité
13. Modèle de motilité testé en Occitanie



CONTEXTE

Le projet OSMOSE (Occitanie Solidaire pour la MObilité des SENiors) s'inscrit dans le cadre d'une réponse à l'Appel à Projets Interrégime & ARS 2023, axe 2 - Recherches-Actions

OBJECTIF

Connaitre les besoins des personnes âgées en termes de mobilité et d'accès à l'information relative à la mobilité.

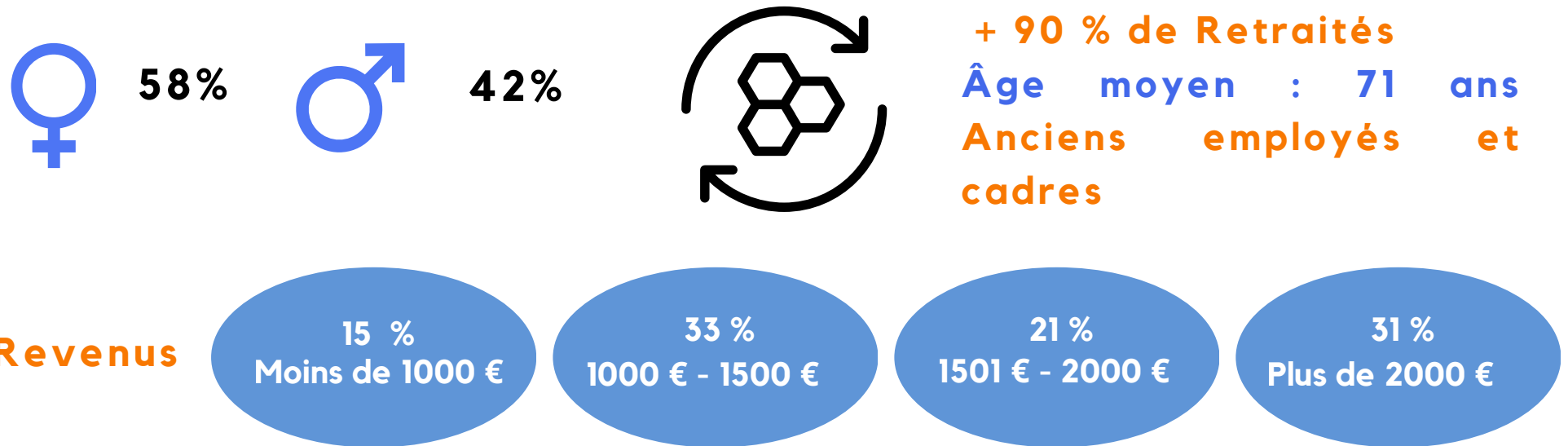
PROBLÉMATIQUES

“ Les besoins des seniors en termes de mobilité sont-ils satisfaits relativement à leur santé, leurs capacités, leur budget, leur sécurité et leur autonomie ? ”

“ L'offre de mobilité sur ces territoires leur permet-elle d'accéder aux services et activités sociales dont ont besoin ? ”

“ Leur sentiment de sécurité est-il préservé lors de leurs déplacements ?
Les seniors utilisent-ils des alternatives au déplacement en voiture ? ”

PRÉSENTATION COHORTE (N = 1795)

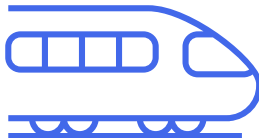


- 95 % sont titulaires d'un permis B, Sans permis B 48 %
disposent d'une voiture
- 35 % sont accompagnés par un proche lors de leur déplacement
- 3 % bénéficient d'un aidant professionnel

BESOINS POUR UNE MOBILITÉ SEREINE

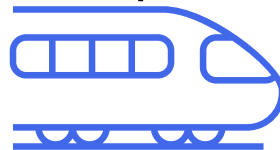
RECHERCHE D'INFORMATIONS

- **Les besoins nécessaires à la mobilité :**
 - **Argent (50%)**
 - **Sécurité (37 %)**
 - **Matériel (23 %)**
 - **Informations (20.5 %): itinéraires et horaires**
 - **Compagnie 19.5 %**
 - **Bien être : 15 %**
 - **Conseils: 5 %**
- **La recherche d'information se fait par Internet (83.5 %), l'entourage (17.5 %) et la télévision (12 %).**



HABITUDES DE DÉPLACEMENTS (N = 1795)

- Les personnes se déplacent : en voiture, à pied, à vélo, train et bus de ville, VSL, co-voiturage, moto, métro, car régional, taxi et tramway.
- **Pratiquement tous les jours**
 - 57 % voiture
 - 56 % marche à pied
 - Près de 8 % vélo
 - Moins de 5 % bus de ville
- **Leurs motifs de déplacement** : courses, rdv médicaux, visite à un proche, se promener, APS, activité de loisirs et activités culturelles
- La part du budget mobilité assez importante



HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES SÉNIORS TITULAIRES D'UN PERMIS B (N = 1795)/DISPOSANT D'UNE VOITURE (EN %)

Temporalité		
	Une fois par semaine	Pratiquement tous les jours
Voiture	37/ 36	57/ 59
Marche à pied	21	56
Vélo	12/ 13	8
Bus de ville	3/ 2	0.7/ 0.3
Bus régional	0.4 / 0.2	0.07/ 0.6

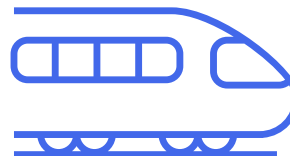
RELATION ENTRE LE TERRITOIRE D'HABITATION (URBAIN/**RURAL**) ET LE MOYEN DE DÉPLACEMENT PRIVILÉGIÉ (N = 1795) (EN %)

Temporalité		
	Une fois par semaine	Pratiquement tous les jours
Voiture	34/ 37	57/ 56
Marche à pied	21/ 20	56/ 51
Vélo	12/ 11	8/ 6
Covoiturage	2/ 3	0.2/ 0.5
Taxi	0.4/ 0.2	

MOBILITÉ PIETONNE A L'EXTÉRIEUR DE CHEZ SOI (N = 1795)

10 % des seniors interrogés ne se déplacent pas à pied à l'extérieur de chez eux en raison de :

- **Problèmes de santé**
 - Éloignement
 - Incapacité à marcher seul
 - **Absence de compagnie.**
-
- **Les contraintes rencontrées lors de la marche à pied à l'extérieur de chez soi :**
 - Douleurs physiques
 - Contraintes météorologiques
 - **Difficultés liées à l'aménagement urbain.**



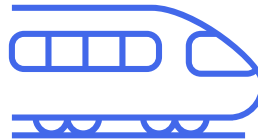
TRANSPORTS EN COMMUN ET MOBILITÉ (N = 1795)

Avantages

- **Éviter:** prendre sa voiture (41.5 %), stationnement (39.5 %)
- Pratique (32 %)
- Respect environnement (24.5 %)
- Oblige à marcher (15 %)

Inconvénients

- Absence de transports en commun (25.5 %)
- Fréquence de passage (23,5 %)
- Éloignement des arrêts du domicile (23 %)
- Affluence (18.5 %)



TRANSPORT EN COMMUN DANS LES TERRITOIRES D'HABITATION (RURAL/URBAIN) (N = 1795)

En milieu rural



- 2 % le bus une fois par semaine
- 1 % le car de région une fois par semaine
- 0.7 % le train une fois par semaine

En milieu urbain

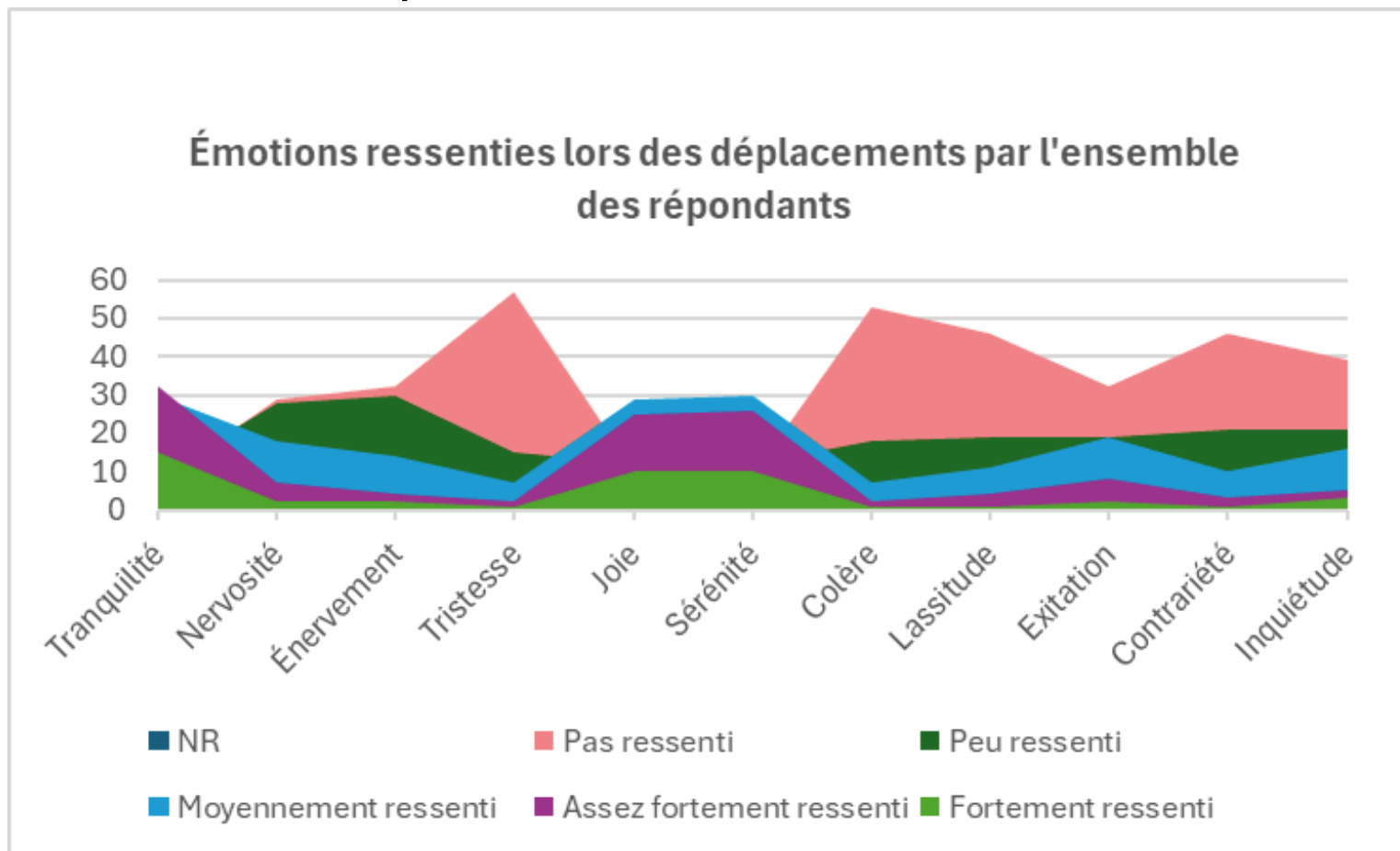


- 4 % le bus une fois par semaine
- 0.2 % le car de région une fois par semaine
- 0.9 % le train une fois par semaine, 0.3 % pratiquement tous les jours.



RESSENTIS LORS DES DÉPLACEMENTS (N = 1795)

- Sentiment
 - Liberté, Autonomie
 - Ne pas se sentir seul
 - Donne l'impression d'entretenir sa santé



RELATION ENTRE LE TERRITOIRE D'HABITATION (RURAL/URBAIN) ET LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ DANS LES DÉPLACEMENTS (N = 1795)

En milieu rural



- 89 % des seniors se sentent en sécurité lors de leurs déplacements habituels
- 87 % déclarent se sentir en sécurité lors de leurs déplacements à pied

En milieu urbain



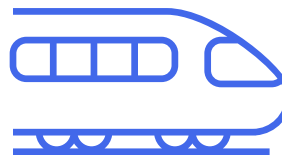
- 88 % des seniors se sentent en sécurité lors de leurs déplacements habituels
- 82 % déclarent se sentir en sécurité lors de leurs déplacements à pied

Lien statistique significatif entre le sentiment de sécurité lors des déplacements à pied et le territoire d'habitation (rural/urbain) ($X^2 = 28.97$, $p = < .001$)

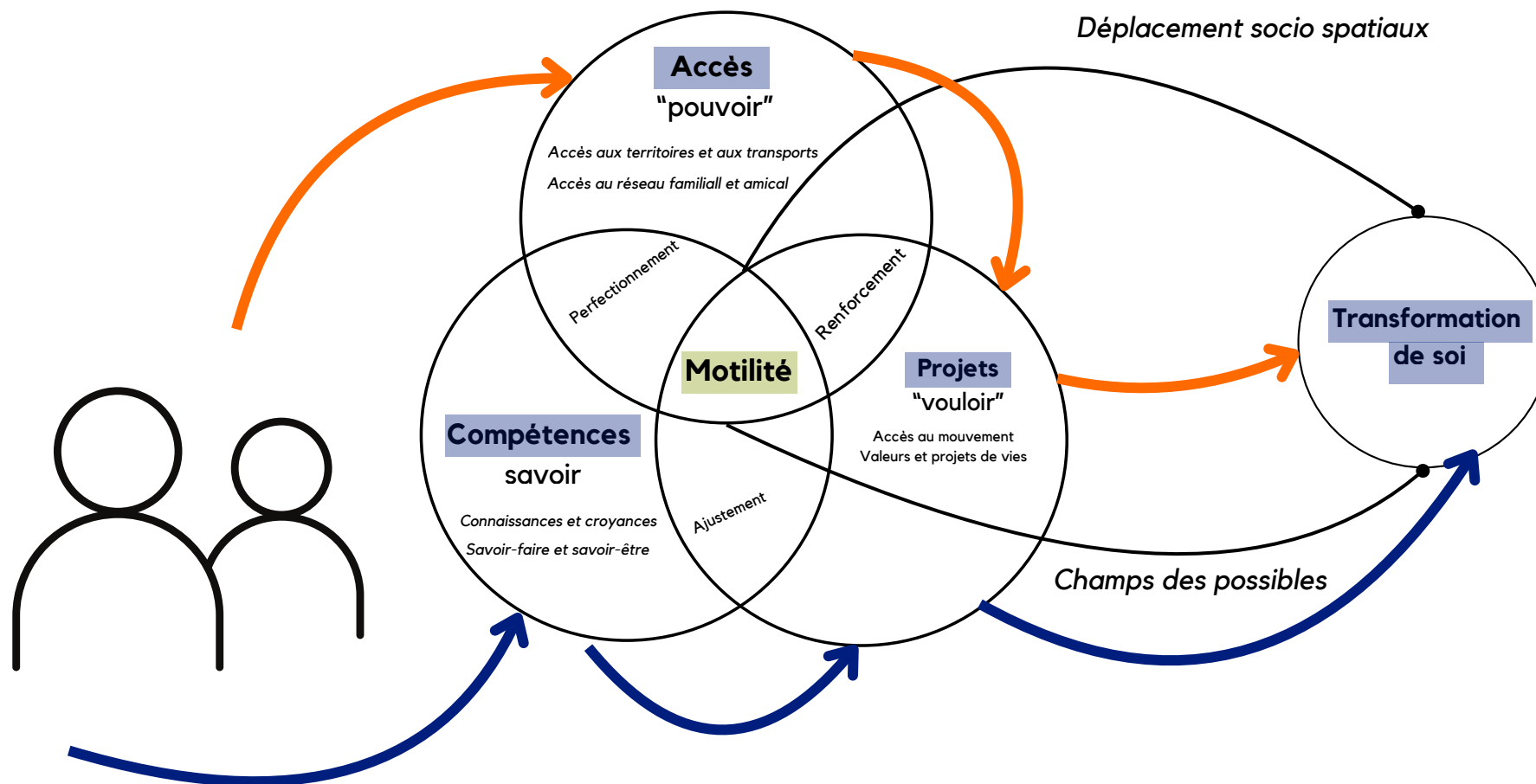
GÊNES DANS LA MOBILITÉ ET RENONCEMENT AUX SOINS (N = 1795)

10 % SONT GÊNÉS DANS LEUR MOBILITÉ PAR DES PROBLÈMES DE SANTÉ.

Un petit nombre de personnes renoncent souvent, presque toujours et toujours à un soin en raison de l'absence de moyens de transport.



MODÈLES TESTÉS EN RÉGION OCCITANIE (N = 1795)



Composantes de la motilité (d'après Hernja & Kaufmann, 2022)

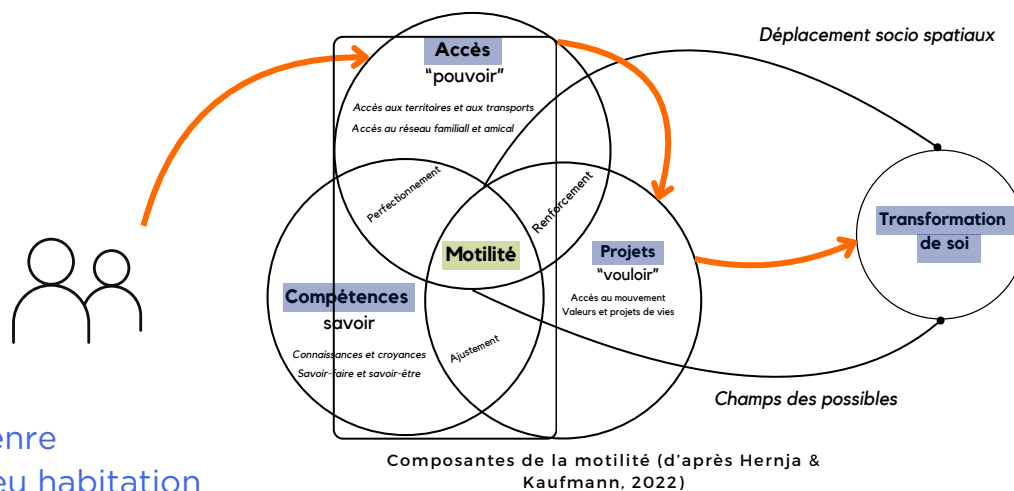
Légende :  modèle 1
 modèle 2

MODÈLE 1 TESTÉ AVEC MODÈLE D'ÉQUATION STRUCTURALE:
CONFIRMATION DE LA VALIDITÉ DU MODÈLE PAR LA VALEUR DES
INDICES DE CONTRÔLE (N = 1795)

Indicateurs	Valeurs
Nombre observations	N = 1795
X ²	599.06, $p = .01$
CFI	.978
TLI	.973
RMSEA	.033
SRMR	.037

Les indices de
contrôle
confirment
le **modèle 1**

“Accès/Pouvoir” : Faire ses courses, se rendre à un RDV médical, **rendre visite à un proche, Se promener, Aller à une activité sportive, aller à une activité de loisirs,** S’occuper d’un proche, Part du budget consacrée à la mobilité, rencontrer des difficultés pour se rendre à une activité de loisirs, renoncer à des soins par difficulté d’accès, âge, revenu, Lieu d’habitation rural/urbain (-).

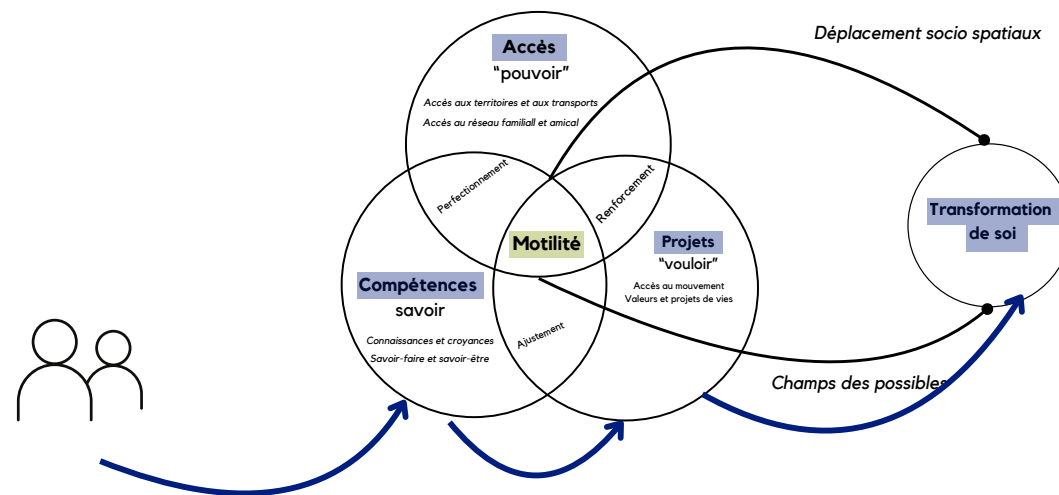


“Transformation de soi” : **joie, sérénité,** tranquillité, entretenir sa santé, permet de ne pas se sentir seul

- Genre
- Lieu habitation :rural/urbain
- Dernière profession exercée
- Tranche revenu
- S’occuper d’un proche au quotidien

“Projets/Vouloir” : Entretenir sa santé, ne pas se sentir seul, **sentiment d’autonomie, sentiment de liberté,** tranquillité, renoncement aux soins (-), difficultés d’accès pour se rendre à des activités de loisirs (-), âge (-).

MODÈLE 2 TESTÉ AVEC MODÈLE D'ÉQUATION STRUCTURALE: CONFIRMATION DE LA VALIDITÉ DU MODÈLE PAR LA VALEUR DES INDICES DE CONTRÔLE (N = 1795)



Légende :  modèle 2

Indicateurs	Valeurs
Nombre observations	N = 1795
χ^2	599.06, $p = .01$
CFI TLI	.802 .786
RMSEA SRMR	.107 .139

Ces indices ne **confirment pas** le **modèle 2** avec les indices de contrôle.

CONCLUSION SUR LES RÉSULTATS DES DEUX MODÈLES

Confirmation de l'existence d'une relation linéaire entre plusieurs facteurs et leurs impacts sur le bien-être des participants. Ces facteurs peuvent être regroupés comme suit :

1. Caractéristiques individuelles des participants
2. Capacité d'accès aux :
 - Territoires
 - Transports
 - Activités
 - Relations sociales

Ces éléments influencent positivement :

- Le sentiment d'autonomie
- Le sentiment de liberté
- La réduction du sentiment de solitude

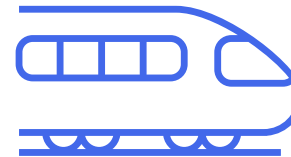
En conséquence, ces facteurs contribuent à une transformation personnelle chez nos participants, se manifestant par :

- Un accroissement de la sérénité
- Le sentiment d'entretenir sa santé

Le modèle 1 testé révèle que la capacité d'accès ou le pouvoir des participants a un impact significatif sur la transformation personnelle.

En revanche, le modèle 2 incluant le savoir et les compétences ne semblent pas exercer d'influence notable sur la transformation personnelle des participants.

***Merci pour votre
attention***



CONTACTS

■ MARGOT DE BATTISTA
DIRECTRICE I2ML/ NÎMES UNIVERSITÉ
MARGOT.DEBATTISTA@UNIMES.FR
07 71 77 99 07

■ PIERRE BRUNEL
RESPONSABLE INFORMATIQUE
PIERRE.BRUNEL@UNIMES.FR

■ MARIANNA DANKO PHD
INGENIEURE DE RECHERCHE
MARIANNA.DANKO@UNIMES.FR
0784934016