



# RÉSULTATS ENQUÊTE OSMOSE

## Marianna DANKO

### I2ml Nîmes Université

04/11/25

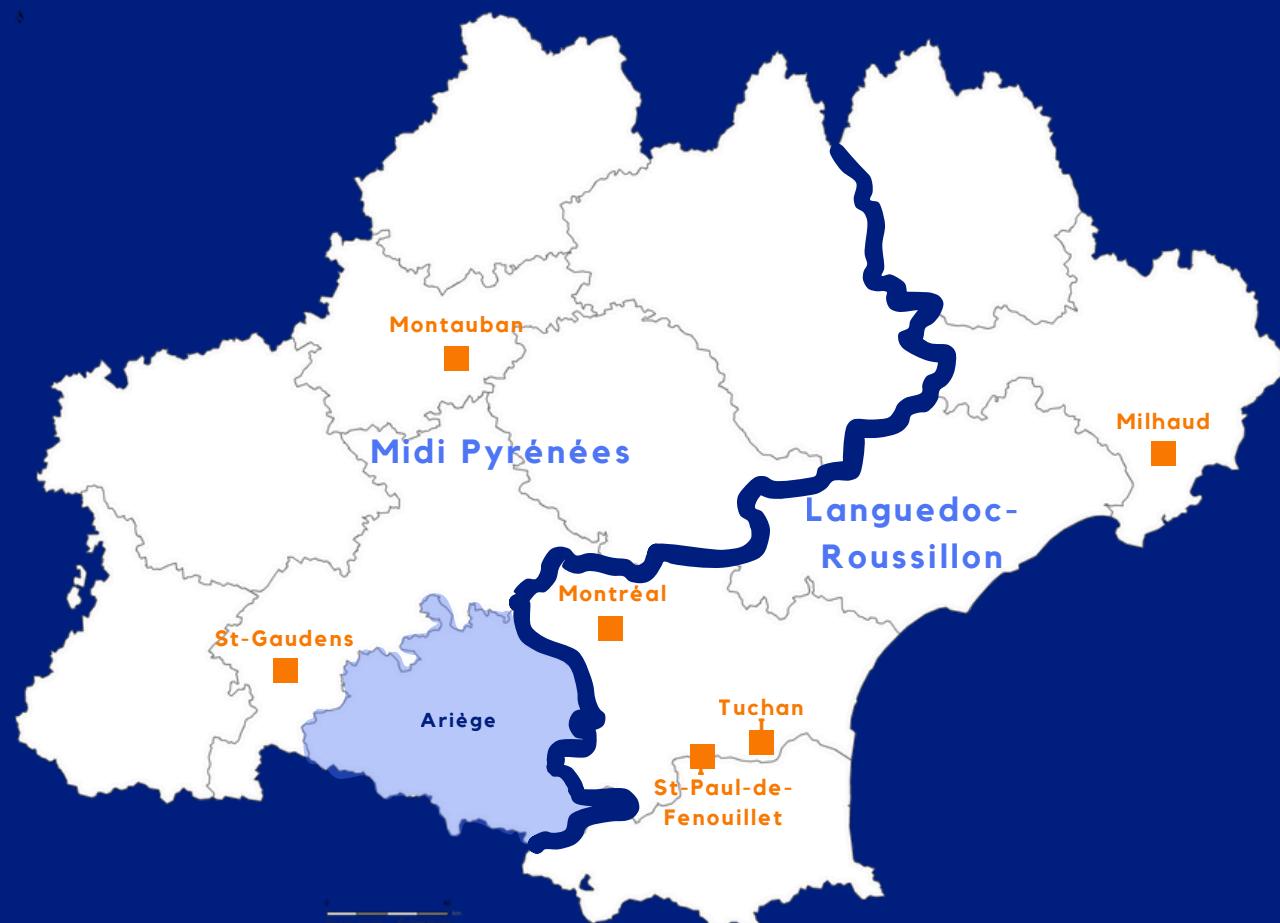
**Carsat** Retraite & Santé au travail  
Languedoc-Roussillon

**Carsat** Retraite & Santé au travail  
Midi-Pyrénées

**nîmes**  
UNIVERSITÉ

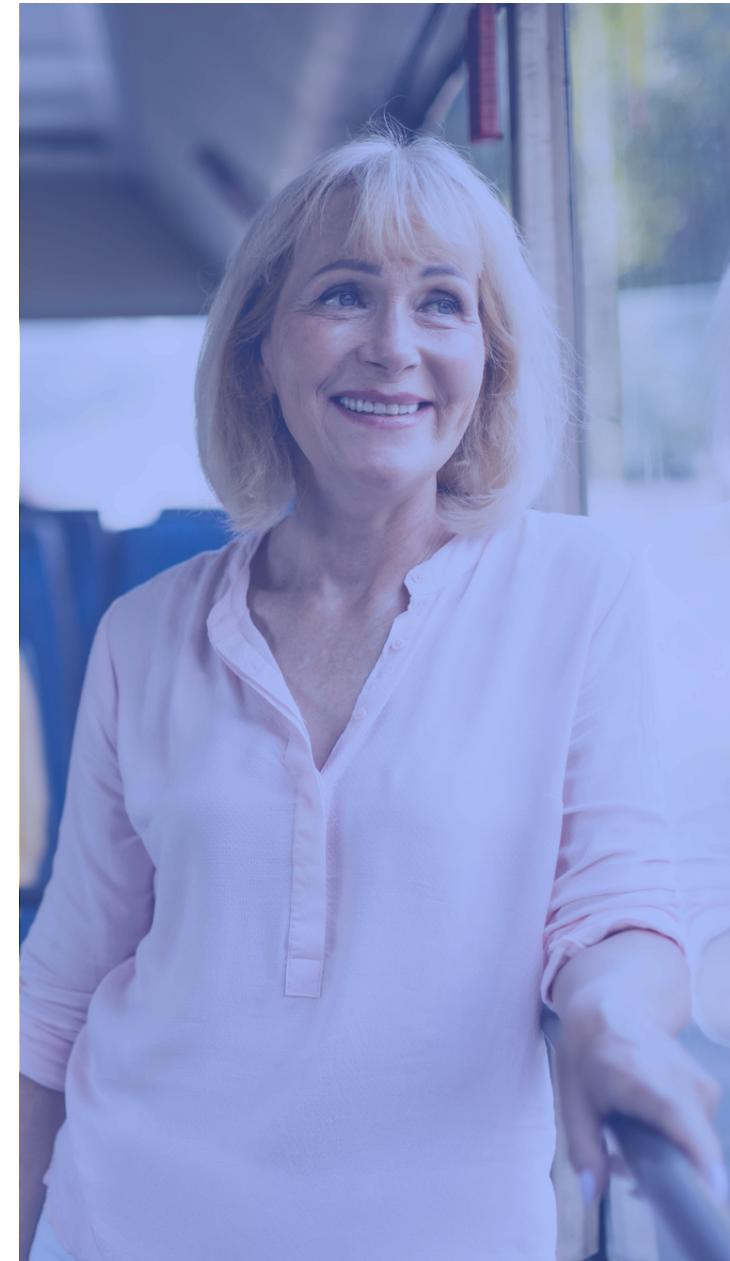
**i2ml** Institut méditerranéen des métiers de la longévité

# TERRITOIRES D'ÉTUDE



# SOMMAIRE

- 1. Contexte - Objectif - Problématiques**
- 2. Présentation cohorte**
- 3. Besoins - Informations**
- 4. Habitudes de déplacements**
- 5. Habitudes de déplacements des séniors 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 séniors 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 ils ont besoin ? ”

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

## PRÉSENTATION COHORTE (N = 1795)



+ 90 % de Retraités  
Âge moyen : 71 ans  
Anciens employés et cadres

### Revenus

15 %  
Moins de 1000 €

33 %  
1000 € - 1500 €

21 %  
1501 € - 2000 €

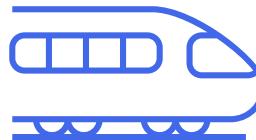
31 %  
Plus de 2000 €

- 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

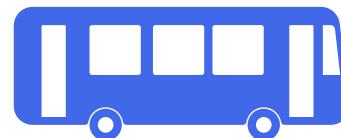
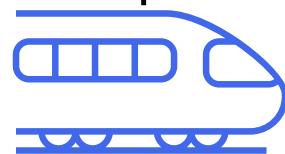
## RECHERCHE D'INFORMATIONS

- **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/ <b>36</b>	<b>57/59</b>
Marche à pied	21	56
Vélo	12/ <b>13</b>	8
Bus de ville	3/ <b>2</b>	0.7/ <b>0.3</b>
Bus régional	0.4 / <b>0.2</b>	<b>0.07/0.6</b>

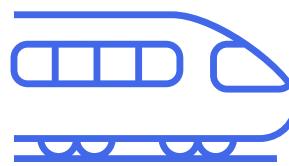
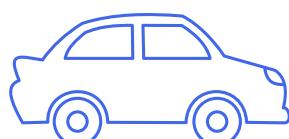
## RELATION ENTRE LE TERRITOIRE D'HABITATION (URBAIN/RURAL) ET LE MOYEN DE DÉPLACEMENT PRIVILÉGIÉ (N = 1795) (EN %)

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

## 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.**



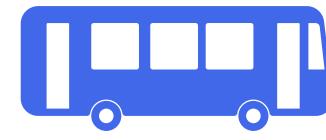
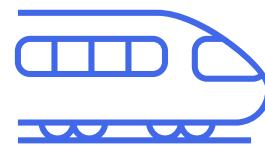
## TRANSPORTS EN COMMUN ET MOBILITÉ (N = 1795)

### 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



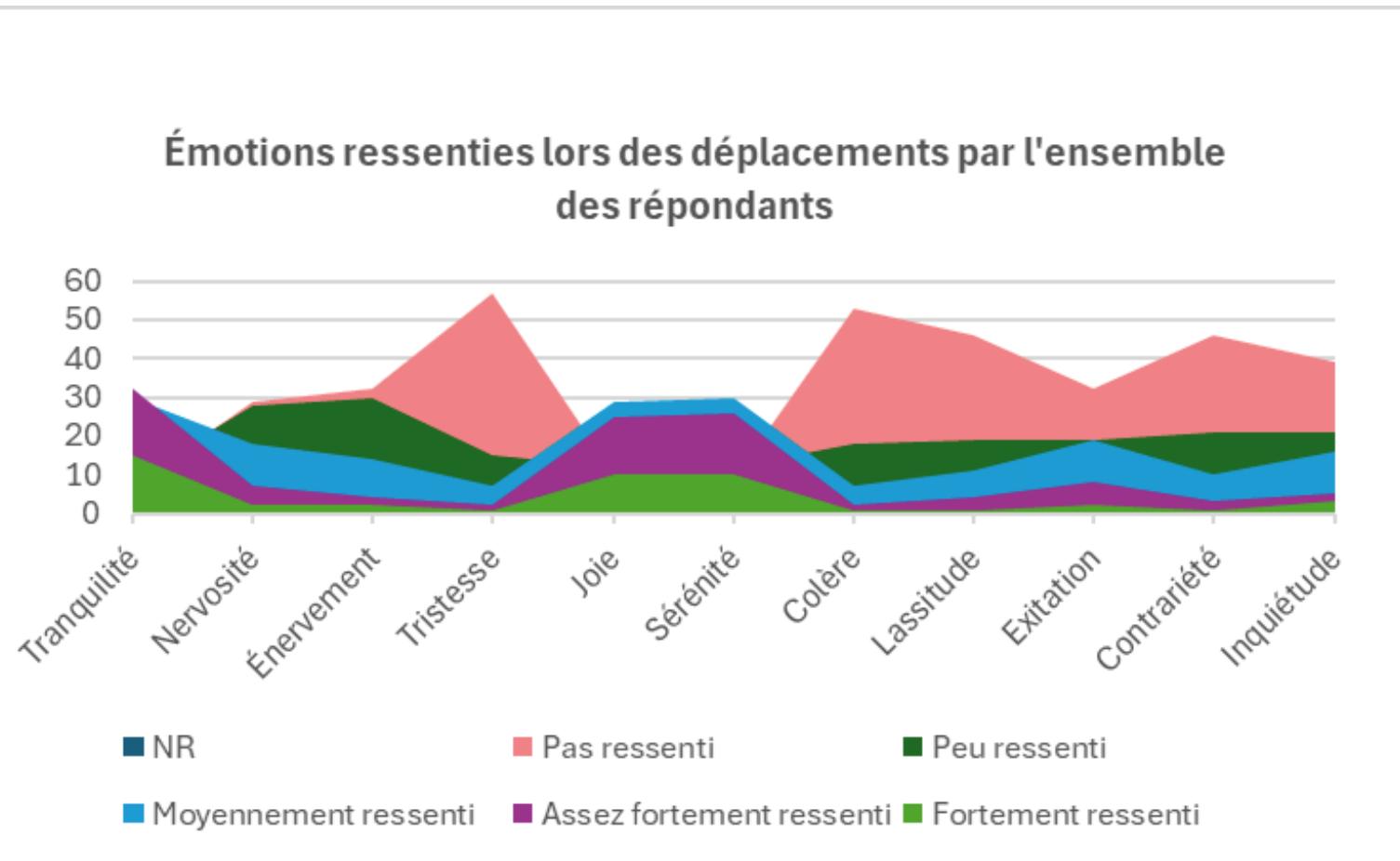
### **En milieu urbain**



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

### En milieu urbain



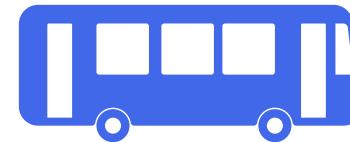
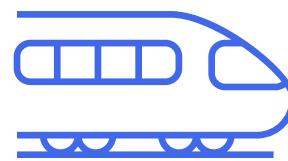
- 88 % des séniors se sentent en sécurité lors de leurs déplacements habituels
- 82 % déclarent se sentir en sécurité lors de leurs déplacements à pied

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

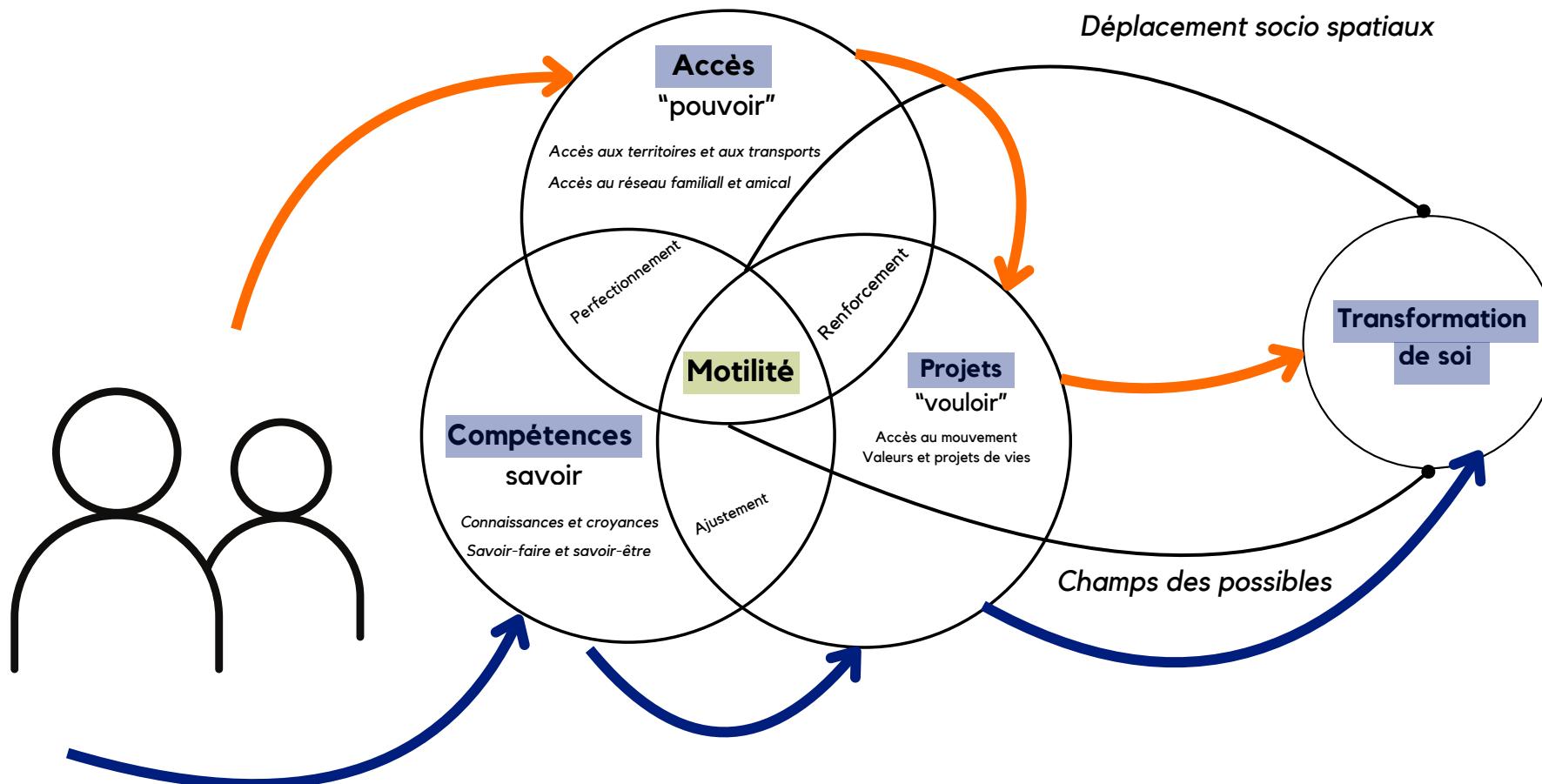
## GÊNES DANS LA MOBILITÉ ET RENONCEMENT AUX SOINS (N = 1795)

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)



Légende :

→ modèle 1

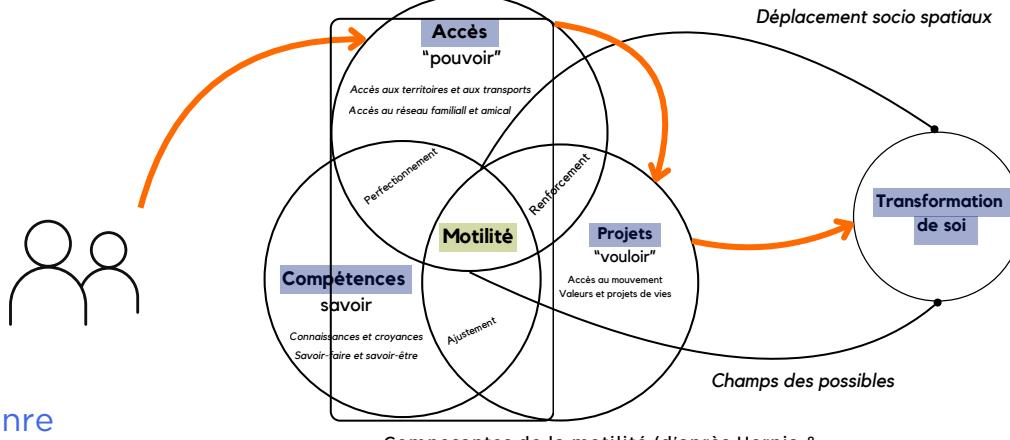
→ modèle 2

## 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
$\chi^2$	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 (-).**

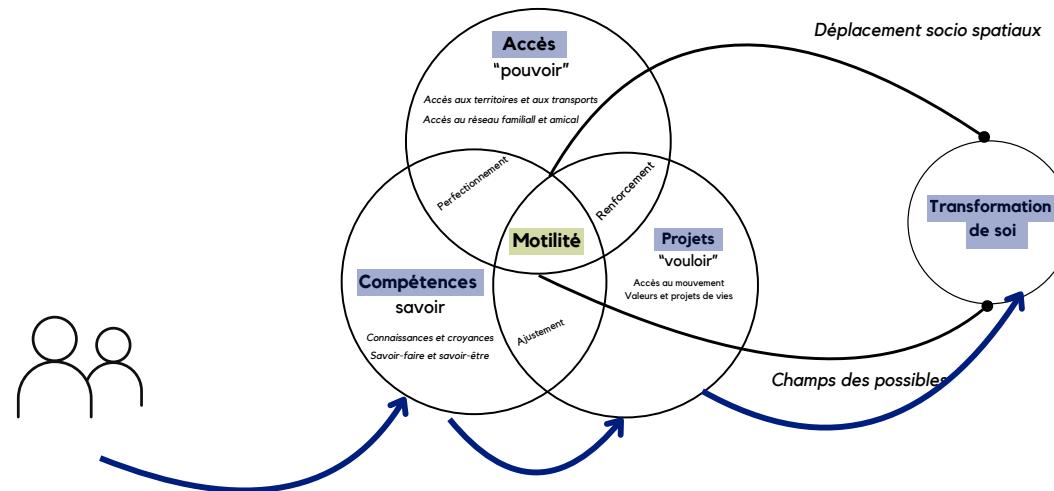


- Genre
- Lieu habitation :rural/urbain
- Dernière profession exercée
- Tranche revenu
- S’occuper d’un proche au quotidien

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

**“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
$\chi^2$	599.06, $p = .01$
CFI	.802
TLI	.786
RMSEA	.107
SRMR	.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

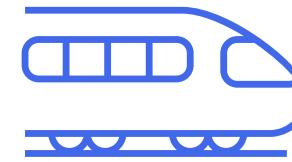
En conséquence, ces facteurs contribuent à une transformation personnelle chez nos participants, se manifestant par :

- 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](mailto:MARGOT.DEBATTISTA@UNIMES.FR)

07 71 77 99 07

## PIERRE BRUNEL

RESPONSABLE INFORMATIQUE

[PIERRE.BRUNEL@UNIMES.FR](mailto:PIERRE.BRUNEL@UNIMES.FR)

## MARIANNA DANKO PHD

INGENIEURE DE RECHERCHE

[MARIANNA.DANKO@UNIMES.FR](mailto:MARIANNA.DANKO@UNIMES.FR)

0784934016