



ASSOCIATION  
DES COMMUNES  
DE LA VEVEYSE

**PRO  
SENECTUTE**  
PLUS FORTS ENSEMBLE

# **La mobilité des Senior·e·s en Veveyse : enquête, résultats et pistes de réflexion**

**Rapport rédigé à l'attention de la Commission transports de l'ACV  
(association des communes de la Veveyse), sous délégation de la  
commission senior+ de l'ACV**

*Rapport réalisé par Emma Dietsche, stagiaire UNIFR à Pro Senectute Fribourg et  
Fanny Zürcher Füllemann, chargée de projets à Pro Senecute Fribourg, mai  
2025.*

## Table des matières

Préambule .....	4
Contexte de l'étude .....	4
Méthodologie de l'étude et échantillon .....	4
Résumé .....	6
Diagnostic et pistes d'action : .....	7
1. Introduction.....	8
2. Profil de l'échantillon .....	10
2.1. Taux de participation.....	10
2.2. Logement et niveau de mobilité.....	10
3. Voiture en Veveyse : constat d'une forte dépendance .....	12
3.1. Possession de la voiture.....	12
3.2. Fréquence des déplacements en voiture .....	14
3.3. Principales utilisations de la voiture .....	16
3.4. Difficultés et obstacles rencontrés avec la voiture .....	17
3.5. Voiture en tant que passager·ère : perte de mobilité et maintien des habitudes.....	18
4. Comportements en matière de déplacements : besoins prioritaires au centre .....	19
4.1. Fréquence de sorties des senior·e·s .....	19
4.2. Raisons principales des déplacements .....	20
4.3. Représentations des trajets majoritaires pour les courses et les rendez-vous médicaux....	21
4.4. Difficultés et obstacles aux déplacements .....	24
5. Transports publics : usages différentiels et vieillesse plurielles .....	26
5.1. Facteurs liés à l'usager·ère.....	26
5.1.1. Accessibilité aux transports publics selon l'âge.....	26
5.1.2. Accessibilité selon le niveau de mobilité.....	27
5.1.3. Niveau de mobilité : indicateur d'utilisation des transports publics .....	28
5.1.4. Titre de transport et fracture numérique.....	28
5.1.5. Coûts des transports publics.....	29
5.1.6. Perspectives : profils variés, réponses multiples .....	29
5.2. Facteurs liés à l'environnement.....	30
5.2.1. Accessibilité selon la commune de résidence.....	30
5.2.2. Variabilité d'utilisation des transports publics selon la commune .....	32
5.2.3. Difficultés liées à la desserte et aux horaires des TP .....	33
6. Transports spécialisés : utilisation en Veveyse .....	34

7. Répondre aux besoins immédiats et envisager le futur : pistes de réflexion pour améliorer la mobilité des senior·e·s .....	34
8. Conclusion.....	37
9. Remerciements .....	38
10. Bibliographie.....	39
Annexe .....	40

## Préambule

### Contexte de l'étude

Dans le cadre de la Loi sur les seniors (LSen) du canton de Fribourg et de son plan de mesures cantonal, l'Association des Communes de la Veveyse (ACV) a mandaté Pro Senectute Fribourg pour accompagner la mise en œuvre des différents axes d'action définis par le canton, couvrant aussi bien la participation sociale, l'information, la prévention que les services et infrastructures, incluant notamment la mobilité des personnes âgées.

Ce mandat s'inscrit dans une dynamique initiée par la Commission senior+ de l'ACV, qui souhaitait renforcer les synergies entre les différentes commissions de l'association. C'est dans ce contexte que Pro Senectute Fribourg a

présenté un premier aperçu des enjeux liés à la mobilité des senior·e·s, en s'appuyant notamment sur les résultats d'une démarche participative de type *world café* menée en 2022.

Initialement, le mandat portait sur l'évaluation de la faisabilité d'un « bus navette » destiné à améliorer les déplacements des retraité·e·s. Toutefois, à la suite de cette présentation, la Commission transports de l'ACV a élargi la portée du mandat, en demandant une évaluation statistique de la mobilité des retraité·e·s dans la Veveyse.

C'est dans cette optique que la présente étude a été réalisée.

### Méthodologie de l'étude et échantillon

Cette étude porte sur la mobilité des retraité·e·s dans le district de la Veveyse et repose principalement sur une démarche quantitative, complétée par quelques entretiens qualitatifs. L'objectif est de mieux comprendre les habitudes, besoins et contraintes en matière de mobilité au sein de cette population spécifique.

**Population ciblée :** L'enquête s'adresse à l'ensemble des personnes retraitées domiciliées dans la Veveyse, nées avant 1960. Afin de garantir la pertinence des données recueillies en lien avec la mobilité individuelle, les personnes résidant en établissement médico-social (EMS), en l'occurrence le Home Le Châtelet et la Maison Saint-Joseph, ont été exclues. Leur situation implique en effet une perte d'autonomie et une mobilité fortement contrainte par leur environnement institutionnel.

**Déroulement de la collecte :** Le questionnaire a été envoyé début février par courrier postal nominatif. Les répondant·e·s avaient la possibilité de renvoyer leur réponse par voie

postale ou d'y répondre en ligne via un QR code imprimé sur le document. Bien que cette seconde option ait été proposée pour faciliter l'accès, seulement 80 participant·e·s l'ont utilisée, contre 943 qui ont renvoyé leur réponse au format papier. La date limite de retour était fixée au 28 février.

**Construction du questionnaire :** Le questionnaire a été élaboré en collaboration avec plusieurs instances locales afin d'assurer sa pertinence et sa cohérence avec les réalités du terrain. Il a été présenté et validé en amont par le Groupe de travail Senior+, la Commission senior+ de l'Association des Communes de la Veveyse (ACV), ainsi que par le président de la Commission transports.

Dans une logique participative, un groupe de retraité·e·s aux profils diversifiés a été consulté. Ce groupe incluait des hommes et des femmes, des retraité·e·s actifs-ves, des utilisateurs·trices de la voiture individuelle, des usagers·ères des transports publics ainsi que des personnes à mobilité réduite. Ces

participant·e·s ont testé le questionnaire et leurs remarques ont permis d'en améliorer la forme et le contenu.

**Traitement des données :** La saisie des réponses papier au format informatique a débuté en mars. Ce travail de traitement a permis de constituer un corpus de données représentatif pour l'analyse statistique.

**Approche qualitative complémentaire :** En complément de l'enquête quantitative, **trois entretiens qualitatifs** ont été menés afin d'approfondir certains aspects de la mobilité vécue. Ces entretiens ont permis de recueillir des témoignages riches et contrastés : une jeune retraitée active dans le milieu associatif et impliquée dans la garde de ses petits-enfants, un couple dont l'un·e est proche aidant·e et l'autre une personne à mobilité réduite. Ces échanges ont apporté un éclairage précieux sur

les dynamiques individuelles et familiales influençant la mobilité à la retraite.

**Limites :** Cette étude présente plusieurs limites. Le choix d'exclure les personnes résidant en EMS, bien que justifié par la volonté de cibler les retraité·e·s vivant à domicile — principaux·ales bénéficiaires des actions en matière de mobilité —, introduit un biais en écartant les situations de grande dépendance. Par ailleurs, la participation s'est faite sur une base volontaire, ce qui peut générer un biais d'auto-exclusion, notamment en sous-représentant les personnes les plus isolées ou en difficulté. Le faible recours à la réponse en ligne (QR code) souligne également une fracture numérique dans cette population. Enfin, bien que des entretiens qualitatifs aient enrichi l'analyse, leur nombre restreint limite la portée des observations individuelles.

## Résumé

Cette enquête menée dans le district de la Veveyse offre une analyse sociologique fine des enjeux de mobilité des senior·e·s, avec un taux de réponse supérieur à 30 %, garantissant une représentativité solide. En intégrant une segmentation par tranches d'âge, elle met en lumière les évolutions progressives des difficultés de mobilité, particulièrement marquées après 85 ans.

Par ailleurs, 86 % des répondant·e·s sont utilisateurs·trices régulier·ère·s de la voiture, soulignant une forte dépendance à ce mode de transport, tandis que les services spécialisés sont largement délaissés au profit d'une mobilité passive, en tant que passager·ère·s. Ces données soulignent l'importance de repenser les solutions adaptées aux profils les plus vulnérables.

Le vieillissement démographique rapide, avec un doublement attendu des senior·e·s de 80 ans et plus d'ici 2055 dans le district, impose une anticipation urgente des problématiques spécifiques liées à la grande vulnérabilité. Cette étude sociologique approfondie fournit un éclairage essentiel sur les freins sociaux,

psychologiques et techniques à la mobilité, souvent oubliés dans les approches purement infrastructurelles.

En conséquence, elle se présente comme une aide à la décision politique, en invitant à concevoir des solutions de mobilité intégrées, complémentaires et adaptées aux divers profils senior·e·s, selon leur âge, état de santé, et situation géographique. Pour une planification future, ces observations soulignent l'importance de développer des offres diversifiées — allant des transports publics renforcés à des systèmes solidaires — tout en facilitant l'accès aux services (ex. : apprentissage à l'achat de billets) et en prenant en compte la réalité sociologique du territoire.

Ainsi, cette enquête offre une base solide pour élaborer des stratégies opérationnelles durables, inclusives et sensibles aux besoins réels des senior·e·s, en particulier ceux à risque de grande vulnérabilité, permettant d'anticiper les défis démographiques à venir et de favoriser une mobilité autonome et socialement intégrée.

## Diagnostic et pistes d'action :

Thématique	Constats Clés	Pistes d'action / Recommandations
<b>Représentativité de l'étude</b>	> 30 % de taux de réponse, segmentation par âge	Utiliser cette base fiable pour orienter les politiques publiques locales
<b>Mobilité actuelle des seniors</b>	86 % utilisent la voiture, peu de recours aux services spécialisés	Réduire la dépendance à la voiture par des alternatives adaptées
<b>Évolution avec l'âge</b>	Difficultés marquées dès 85 ans	Proposer des solutions progressives selon les tranches d'âge (ex. : accompagnement accru après 85 ans)
<b>Vulnérabilité croissante</b>	Forte hausse des 80+ d'ici 2055	Planifier dès maintenant les infrastructures et services adaptés à cette explosion démographique
<b>Freins à la mobilité</b>	Obstacles sociaux, psychologiques et techniques ignorés dans l'approche classique	Intégrer ces dimensions dans la conception des dispositifs de mobilité
<b>Vision politique et stratégique</b>	Appel à une approche intégrée, complémentaire	Élaborer des politiques de mobilité intersectorielles (santé, social, transports, urbanisme)
<b>Offres de mobilité à développer</b>	Faible diversité actuelle	Renforcer les transports publics, développer des systèmes solidaires, soutenir et développer les transports adaptés (passe partout)
<b>Accessibilité des services</b>	Difficulté d'accès pratique (ex. billets)	Former et accompagner les senior·e·s à l'usage des services (lutte contre la fracture numérique, app, utilisation des distributeur)
<b>Ancrage territorial</b>	Réalité sociologique locale prise en compte	Adapter les solutions à la réalité veveysane (zone rurale, périphérie)
<b>Objectif final</b>	Mobilité autonome et socialement intégrée	Construire des stratégies durables, inclusives, évolutives selon l'âge et l'état de santé (concept de vieillesse différencielles)

## 1. Introduction

La question de la mobilité des senior·e·s prend une dimension particulière dans un contexte démographique en pleine mutation. Avec le vieillissement de la population, les senior·e·s représentent une part de plus en plus importante de la société, et leurs besoins en termes de déplacements et d'autonomie sont appelés à se multiplier. Les dernières publications de l'Office Fédéral de la Statistique (OFS) prévoient une augmentation rapide du nombre de personnes retraitées jusqu'en 2035, suivie d'une évolution continue à la hausse jusqu'en 2055. En particulier, le nombre de personnes de 80 ans ou plus devrait presque doubler, passant de 0,54 mio en 2025 à 1,03 mio en 2055. Cette année-là, les personnes de 65 ans ou plus représenteront un quart de la population, soit plus que les enfants et les adolescents (17,9%).<sup>1</sup>

Dans le district de la Veveyse, cette évolution démographique soulève des enjeux cruciaux pour garantir à chaque senior·e un accès facile, sûr et adapté aux services de transport. Il est primordial de prendre en compte ces transformations dans les stratégies d'aménagement du territoire et de mobilité, afin de répondre aux besoins spécifiques d'une population vieillissante.

Dans ce cadre, la Commission transports, en collaboration avec Pro Senectute, a mandaté cette enquête sociologique pour mieux comprendre les réalités de la mobilité des senior·e·s dans la région. Les résultats obtenus permettent de dresser un état des lieux des habitudes de déplacements, des obstacles rencontrés et des attentes exprimées par les senior·e·s en matière de transport, tant public que privé.



Ce rapport met en lumière les défis particuliers liés au vieillissement démographique, notamment la nécessité de développer des solutions de transport accessibles, flexibles et adaptées aux besoins d'une population vieillissante. Ces enjeux sont essentiels pour anticiper les changements à venir et mettre en place des politiques publiques capables de répondre efficacement aux besoins des senior·e·s, tout en favorisant leur autonomie et leur inclusion sociale.

---

<sup>1</sup> Office fédéral de la statistique, « Les scénarios de l'évolution de la population de la Suisse et des cantons », de 2025 à 2055, Neuchâtel 2025



## PARTICIPATION AU SONDAGE

### TAUX DE PARTICIPATION

32.3%



DES 65 ANS ET + DU DISTRICT DE LA VEVEYSE

### RÉPARTITION FEMMES / HOMMES

51.9%

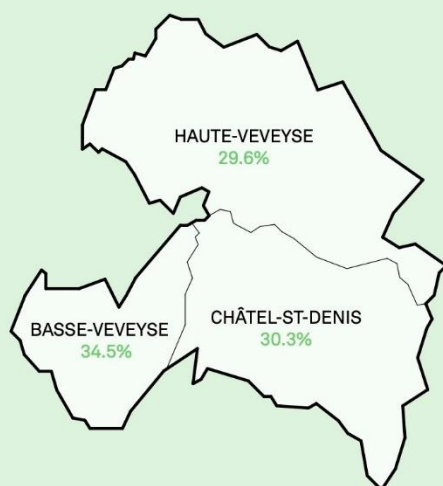


43.3%



4.8% N'ONT PAS RÉPONDU

### TAUX DE PARTICIPATION PAR RÉGION



### LOGEMENT

57.3%



DES SENIOR-E-S VIVENT DANS UNE MAISON

38.9%



DES SENIOR-E-S VIVENT EN APPARTEMENT

1.0%

AUTRE

2.8% N'ONT PAS RÉPONDU

### MOBILITÉ

12.6%



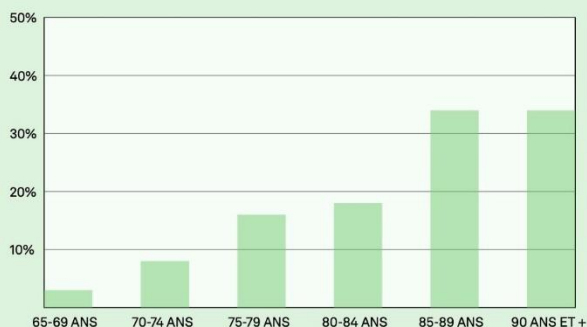
DES SENIOR-E-S PRÉSENTENT UNE MOBILITÉ RÉDUITE

83.2%



DES SENIOR-E-S NE PRÉSENTENT PAS DE DIFFICULTÉS DE MOBILITÉ

4.2% N'ONT PAS RÉPONDU



TAUX DES PERSONNES PRÉSENTANT UNE MOBILITÉ AFFECTÉE AU QUOTIDIEN (PAR UN ÉTAT PHYSIQUE OU PSYCHIQUE) PAR TRANCHES D'ÂGE

### COMPOSITION DU MÉNAGE

63.8%



27.5%



6.6%



DES SENIOR-E-S VIVENT AVEC D'AUTRES MEMBRES DE LA FAMILLE/AUTRE

2.1% N'ONT PAS RÉPONDU

### POSSESSION D'UNE VOITURE



86%

DES SENIOR-E-S EN VEVEYSE POSSÈDENT UNE VOITURE

MOYENNE NATIONALE :  
78% DES MÉNAGES EN SUISSE POSSÈDENT AU MOINS UNE VOITURE

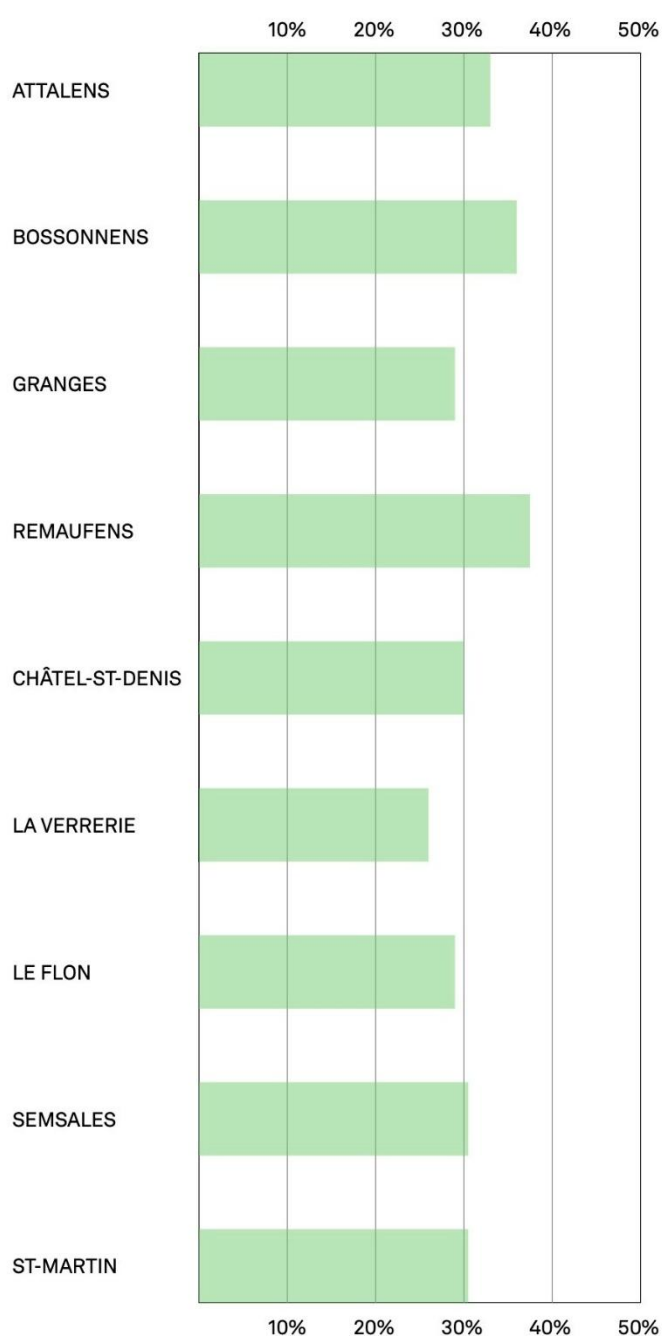
## 2. Profil de l'échantillon

### 2.1. Taux de participation

Les senior·e·s de plus de 65 ans se sont mobilisé·e·s à plus d'un tiers de la population cible du district de la Veveyse, puisque les résultats de l'étude montrent un taux de participation au sondage, sur l'ensemble du district, de 32,3%. Sur les 3'167 questionnaires envoyés par courrier, nous avons reçu 1'023 retours. Parmi les répondant·e·s, 51,9% sont des femmes et 43,3% sont des hommes, 4,8% n'ont pas précisé leur sexe. Le taux de participation est relativement équivalent entre les régions, tout comme entre les communes. Nous avons enregistré un taux de participation de 29,6% pour la Haute-Veveyse, de 34,5% pour la Basse-Veveyse, et de 30,3% pour Châtel-St-Denis.

Taux de participation par commune

Graphique 1



Par commune, le taux de participation s'approche, en moyenne, des 30% de la population, quoiqu'il est relativement plus bas pour les communes de La Verrerie (26,6%), Granges (29%) et Le Flon (29%). La commune de Châtel-St-Denis enregistre un taux de participation de 30,3%, tandis que les communes de Semsales et de St-Martin présentent un taux de participation de 30,5%. Enfin, trois communes ont approché ou dépassé le tiers de la population ayant répondu au sondage : il s'agit d'Attalens (33%), de Bossonnens (36%) et de Remaufens (37,5%), qui enregistre le plus haut taux de participation, par rapport au nombre d'habitant·e·s.

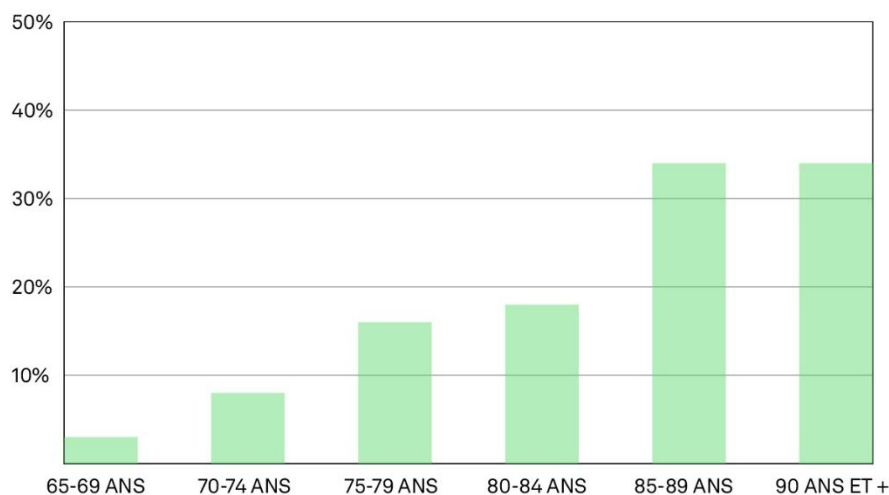
### 2.2. Logement et niveau de mobilité

Selon les réponses au sondage, on observe que la majorité des senior·e·s vit dans une maison (57,3%), et que plus d'un tiers de la population vit en appartement (38,9%). Comme nous n'avons pas sondé la population résidente en EMS, et qu'il n'y a pas de logements adaptés ou protégés spécifiques aux senior·e·s dans le district, la répartition se fait entre « maison » et « appartement » uniquement.

Pour plus de la moitié des sondé·e·s, leur logement est accessible sans difficultés notables (50,8%), tandis qu'il est considéré comme « pas du tout accessible » par 15,1% d'entre elle·ux. Or, cela n'implique pas forcément que le logement n'est pas adapté aux besoins de ces 15,1%, puisque seulement 2,6% des personnes indiquent que leur logement ne répond pas à leurs besoins en termes d'accessibilité. Cela signifie que certains logements ne sont pas accessibles à la mobilité réduite (absence de rampes d'accès, présence d'escaliers, etc.) mais que les personnes qui y résident ont un niveau de mobilité suffisant pour ne pas considérer cela comme des obstacles. Ainsi, une grande partie des sondé·e·s indique que leur logement est « tout à fait adapté » à leurs besoins (73,4%) alors qu'un peu plus d'un cinquième soulève que leur logement est « moyennement adapté » à leurs besoins. La population ayant répondu au sondage vit donc, pour la majorité, dans un logement qui ne présente pas de trop grands obstacles à leur mobilité, ou dans un logement qui a été adapté à l'aide de moyens auxiliaires. Une petite minorité des participant·e·s indique que leur logement dispose d'un système d'appel d'urgence (62 personnes, soit 6%).

Malgré tout, on compte 129 personnes présentant une mobilité affectée au quotidien, par un état physique et/ou psychique, cela représente 12,6% de notre échantillon. Au sein de ces personnes, on observe une augmentation de la part des personnes qui rencontrent ce problème selon l'avancée en âge. Ainsi, si moins de 3% des 65-69 ans indiquent avoir une mobilité quotidienne réduite, un peu moins d'un cinquième des 80-84 ans (soit 6x plus) le relèvent. Chez les 85-89 ans et les 90 ans et plus, la proportion est de plus d'un tiers de la population (34%).

**Mobilité par tranches d'âge,** Taux des personnes présentant une mobilité affectée au quotidien (par un état physique/psychique) (par tranches d'âge) Graphique 2



La situation révèle un paradoxe : bien que de nombreux logements ne soient pas pleinement accessibles, la majorité des senior·e·s ne perçoivent pas cela comme un problème immédiat, car leur autonomie actuelle leur permet encore de s'adapter à l'environnement. Cette perception d'un logement « adapté » repose sur un équilibre fragile entre capacités physiques et contraintes du lieu de vie. Or, cet équilibre peut basculer rapidement avec l'âge, notamment en cas de perte brutale de mobilité ou de santé.

Ce constat masque donc un risque latent et croissant, qui devrait s'amplifier à l'horizon 2055 avec le vieillissement de la population. Le nombre de senior·e·s confronté·e·s à des difficultés de déplacement pourrait alors augmenter de manière significative, en particulier chez les 80 ans et plus, dont la mobilité est statistiquement plus vulnérable. Si rien n'est anticipé, les logements aujourd'hui jugés « acceptables » deviendront potentiellement inadaptés, exposant cette population à des situations de rupture, d'isolement, voire de danger.

Face à cette perspective, il est essentiel de mener une réflexion autour d'une politique de prévention proactive, fondée sur des diagnostics d'accessibilité, des aides à l'adaptation du logement et une diversification accrue de l'offre résidentielle pour personnes âgées. Ces mesures permettront d'assurer la sécurité, l'autonomie et la dignité des senior·e·s dans la durée.

### **3. Voiture en Veveyse : constat d'une forte dépendance**

#### **3.1. Possession de la voiture**

L'étude montre que la population veveysanne est fortement attachée, et dépendante, à l'utilisation de la voiture comme moyen de transport quotidien. 86% des participant·e·s au sondage possèdent une voiture. Ce taux se place au-dessus de la moyenne nationale qui se situe à 78% des ménages suisses qui possèdent au moins une voiture.<sup>2</sup> Les principales raisons pour lesquelles la Veveyse présente une part si élevée de sa population ayant au moins une voiture sont liées à la géographie du district et aux habitudes d'une génération attachée à l'utilisation d'un véhicule privé. Selon l'Office Fédéral de la Statistique (OFS), les communes rurales et les communes intermédiaires présentent, en moyenne, une part de la population plus élevée à posséder une voiture que les communes urbaines.<sup>3</sup> Pour les plus de 65 ans, l'OFS indique que la possession du permis de conduire (au niveau national), s'élève à 73,6% en 2021.<sup>4</sup> En ce qui concerne les senior·e·s de la Veveyse, nous observons que 86% d'entre elle·ux conduisent encore leur véhicule (au moins 2 à 3 fois par mois), ce qui indique qu'ils sont plus nombreux·euses à posséder le permis de conduire qu'au niveau national.

---

<sup>2</sup>Office fédéral de la statistique, « Comportement de la population en matière de mobilité », Neuchâtel, 2023, p.11

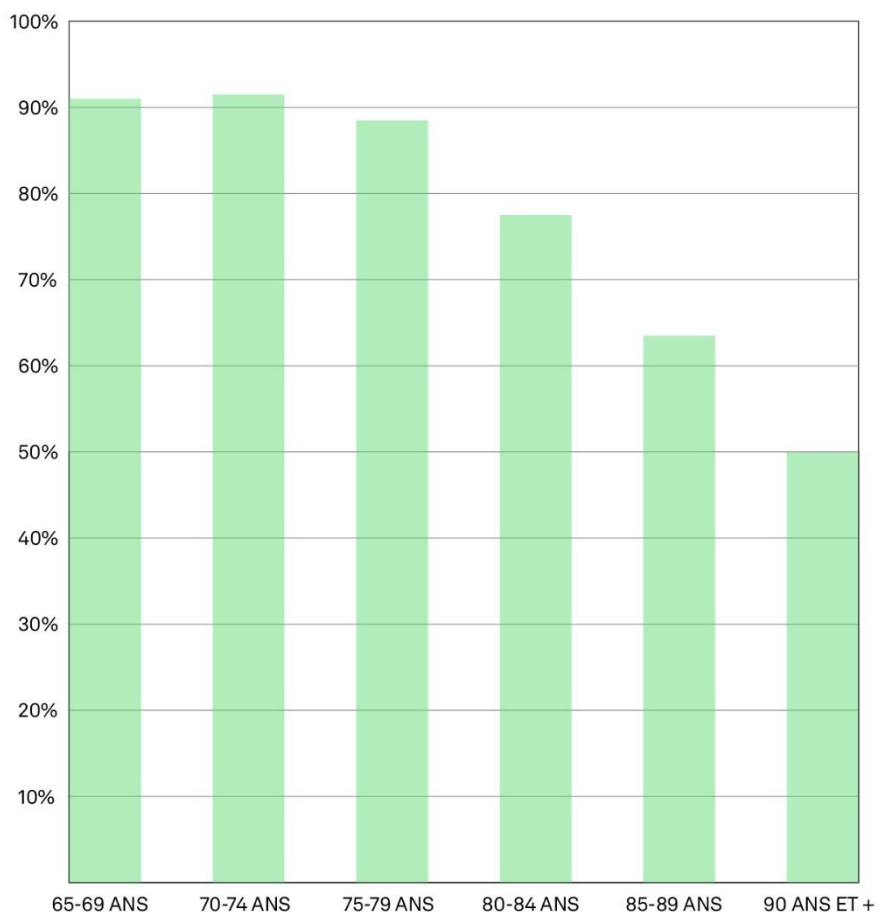
<sup>3</sup> Office fédéral de la statistique, « Comportement de la population en matière de mobilité », Neuchâtel, 2023, p.12

<sup>4</sup> Office fédéral de la statistique, « Comportement de la population en matière de mobilité », Neuchâtel, 2023, p.11

Ce pourcentage élevé de la population possédant une voiture tend cependant à diminuer avec l'avancée en âge, comme le montre le graphique ci-dessous.

**Possession d'une voiture par tranches d'âge**

Graphique 3



De manière générale, le taux de possession de la voiture chez les 65 ans et plus de la région est très élevé, mais il est particulièrement élevé chez les tranches d'âge 65-69 ans, 70-74 ans, 75-79 ans (varie entre 91% et 88%) puis tend à diminuer autour des 80 ans. Dans la tranche d'âge 80-84 ans, 77% des gens possèdent au moins une voiture et cette proportion diminue de plus de 10% pour la catégorie d'âge suivante : 64% des 85-89 ans. Chez les personnes âgées de plus de 90 ans, seulement la moitié possèdent une voiture. Même si la grande majorité des senior·e·s ont encore une voiture, on observe une diminution de leur nombre, principalement à partir de 80 ans et plus. Ainsi, cette diminution indique que la façon de se déplacer change à partir de cet âge-là. (Il est pertinent de rappeler que le contrôle médical obligatoire pour la conduite se fait à partir de 75 ans, tous les 2 ans. Ceci peut expliquer (partiellement) cette diminution.).

Selon les tendances actuelles, parmi les senior·e·s de 75 ans et plus, 10 % d'entre elle·ux cesseront de posséder une voiture au bout de 5 ans, et 20 % d'entre elle·ux ne posséderont plus de voiture au bout de 10 ans. En extrapolant cette tendance, d'ici 2055, une proportion importante de senior·e·s âgé·e·s de 80 ans et plus n'aura plus de véhicule personnel, et leur mobilité dépendra davantage des transports

publics, des services de transports spécialisés ou à la demande, ainsi que de l'accompagnement par des proches.

Les défis à venir consisteront donc à trouver des alternatives de transport accessibles, pratiques et sûres pour cette population vieillissante. Il sera essentiel de repenser l'aménagement des infrastructures de transport et de renforcer l'accessibilité des transports publics, pour garantir que les senior·e·s puissent continuer à vivre de manière autonome, même sans voiture.

### 3.2. Fréquence des déplacements en voiture

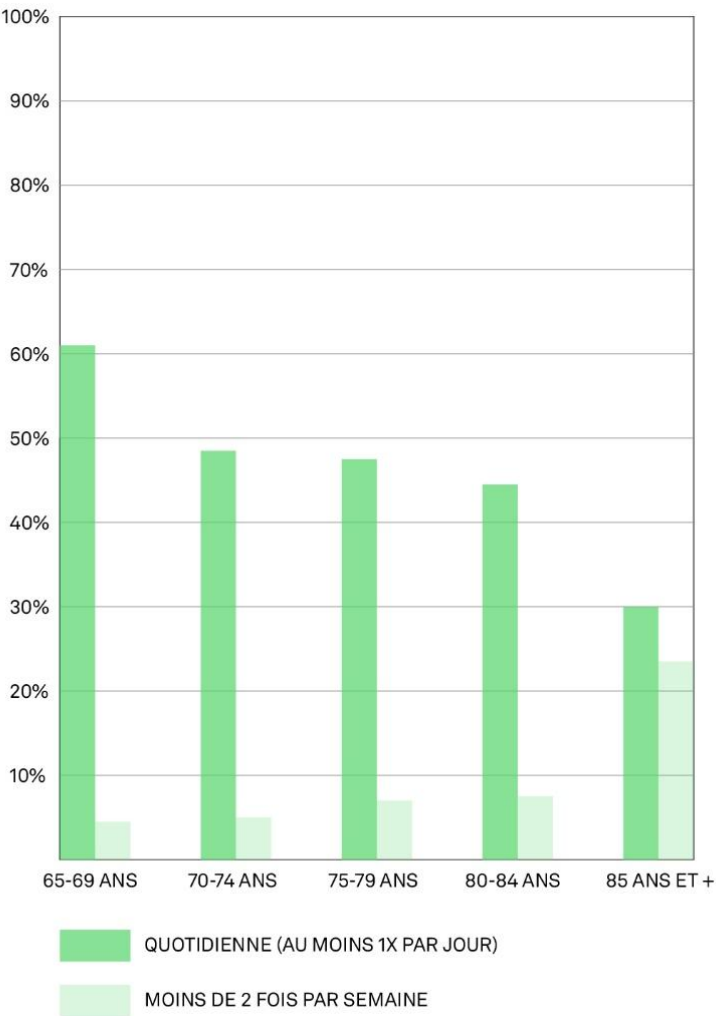
Jusqu'à l'âge de 84 ans, la fréquence de déplacements majoritaire est quotidienne (une fois par jour au moins), tandis que la fréquence de déplacements majoritaire chez les personnes de 85 ans et plus est de 2 à 3 fois par semaine. En effet, on observe que 60,6% des 65-69 ans se déplacent quotidiennement, entre 48,5% et 44,3% des 70 à 84 ans (dégressif avec l'avancée en âge) se déplacent quotidiennement. Cette proportion chute à partir de 85 ans, puisque plus que 29,4% des 85 ans et plus disent sortir de chez eux (avec leur voiture) quotidiennement. Chez les 85 ans et plus, la fréquence « 2 à 3 fois par semaine » est majoritaire : elle représente 41,2% des personnes de ces tranches d'âge.

Les sorties moins fréquentes (moins de 2 fois par semaine), sont très minoritaires dans les tranches d'âge jusqu'à 84 ans : 4,4% et 4,9% pour les 65-69 ans et 70-74 ans et 7,1% et 7,5% pour les 75-79 ans et 80-84 ans. La part des 85 ans et plus qui se déplace moins de 2 fois par semaine est cependant 3 fois plus élevée que pour les moins de 85 ans, elle s'élève à 23,5%.



On observe qu'à partir de 84 ans, les déplacements avec la voiture sont moins fréquents, ce qui indique une tendance de diminution de l'usage de la voiture (par choix ou par obligation) ou des difficultés de mobilité nuisant à la fréquence des sorties.

Au-delà des chiffres, cette tendance signale un risque accru d'isolement social et de dépendance fonctionnelle chez les plus âgé·e·s, si aucune alternative de mobilité ou d'accompagnement n'est proposée. Anticiper cette phase critique nécessite d'adapter les politiques de mobilité et d'inclusion (transports à la demande, accompagnement social, services de proximité), en particulier pour les plus de 85 ans, dont les besoins spécifiques sont souvent sous-estimés.

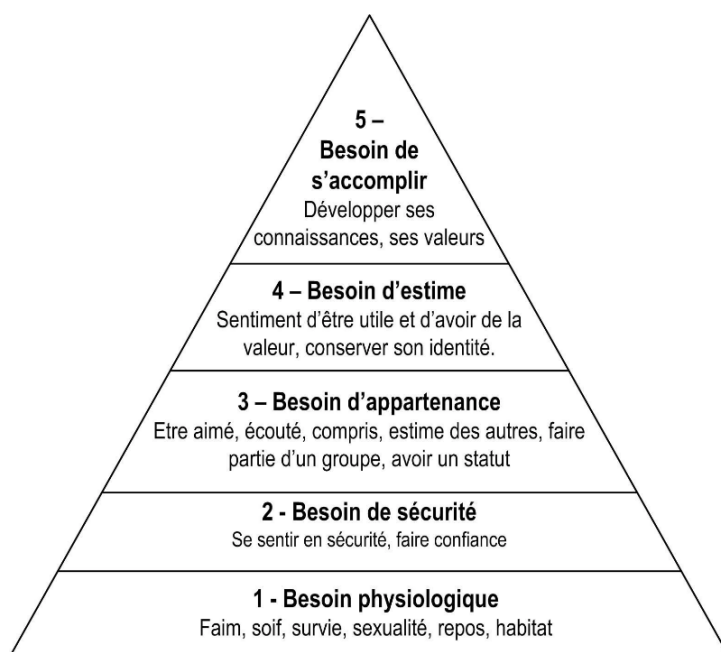


### 3.3. Principales utilisations de la voiture



Les conducteurs·trices de voiture ont indiqué les raisons principales de leurs déplacements en voiture. Ces derniers concernent principalement les trajets liés aux courses (93%), la déchetterie (82,7%), les visites à la famille ou aux proches (78,3%), les rendez-vous médicaux (71,8%). Les loisirs (62%) et les activités sociales, culturelles ou sportives (51,2%) représentent des déplacements moins prioritaires parmi les utilisateurs·trices de voiture. Enfin, moins d'un quart des sondé·e·s indiquent l'entraide à une tierce personne parmi les utilisations principales de leur véhicule.

Les déplacements en voiture des senior·e·s révèlent une hiérarchisation fonctionnelle qui rappelle la pyramide des besoins de Maslow<sup>5</sup> : les trajets liés aux besoins fondamentaux (courses, santé, gestion du quotidien) sont prioritaires, suivis par ceux répondant au besoin d'appartenance (visite à la famille ou aux proches) tandis que les sorties de loisirs ou culturelles, associées aux besoins d'estime et d'accomplissement, sont moins fréquentes. Toutefois, cette interprétation doit être nuancée. La pyramide de Maslow, souvent critiquée pour sa rigidité, ne reflète pas toujours la complexité des motivations individuelles ni les contraintes environnementales. Les besoins ne sont pas nécessairement hiérarchisés de façon linéaire et peuvent coexister de manière imbriquée.



La hiérarchie des besoins selon la pyramide de Maslow

Image 1

<sup>5</sup> MASLOW Abraham, « Théorie de la motivation humaine », 1943.



### 3.4. Difficultés et obstacles rencontrés avec la voiture

L'avancée en âge induit une augmentation de la probabilité de rencontrer des difficultés avec la voiture. Si le pourcentage reste relativement stable (et bas) pour les catégories 65-69 / jusqu'à 80-84 ans (entre 21% et 28%) – avec une légère augmentation au fil des catégories d'âge – il y a une nette augmentation chez les 85 ans et plus, qui disent rencontrer des difficultés à hauteur de 41,2% de la tranche d'âge, parmi ceux qui possèdent encore une voiture.



**Difficultés en voiture**, Part des personnes qui indiquent rencontrer des difficultés avec leur voiture (par tranches d'âge)

Graphique 5



La démographie prévoit un doublement du nombre des personnes de plus de 80 ans d'ici à 2055. On doit donc conclure qu'il est nécessaire d'anticiper les difficultés rencontrées par les personnes de plus de 80 ans et d'envisager des solutions pour lutter contre l'isolement.

Parmi les difficultés rencontrées, il y a les problèmes de santé (mobilité, vue, douleurs), qui ne représentent que 14,8% des difficultés rencontrées par les usagers-ères de la voiture. Cependant, on observe un doublement des problèmes de santé (mobilité, vue, douleurs) affectant la conduite au passage entre les groupes d'âge 75-79 ans et 80-84 ans. Parallèlement à la diminution du nombre de personnes qui possèdent une voiture avec l'avancée en âge, on observe que celle-ux qui maintiennent la conduite de la voiture comme moyen de transport font face à davantage de difficultés au passage à 80 ans.

Parmi les personnes qui possèdent une voiture (879 personnes), il y en a 111 qui indiquent que la voiture en tant que conducteur-trice ne figure pas parmi les moyens de transport privilégiés. La proportion des gens possédant une voiture mais ne privilégiant pas la conduite augmente avec l'âge. Ainsi, chez les 65-69 ans, on retrouve 7,9% de propriétaires d'une voiture qui ne privilégient pas la conduite, contre 18,9% à partir de 75 ans. Le taux de personnes se passant ou renonçant à la conduite double donc à partir de la tranche d'âge 75-79 ans, puis reste stable dans les tranches d'âge supérieures.





Ces constats indiquent que la mobilité des senior·e·s, notamment au-delà de 80 ans, s'inscrit dans une phase critique, où la perte d'autonomie et les changements de comportement doivent être anticipés par des solutions adaptées. Sans une telle anticipation, le risque d'isolement, de dépendance accrue et de perte de qualité de vie s'accroît avec le vieillissement de la population.

### 3.5. Voiture en tant que passager·ère : perte de mobilité et maintien des habitudes



La voiture en tant que passager·ère est un moyen de transport privilégié par plus de 37% (383 personnes) des sondé·e·s (parmi les personnes qui possèdent une voiture ou non, et qui conduisent encore ou non). Par tranches d'âge, ce taux reste plutôt stable, c'est-à-dire que l'on retrouve entre 37% et 42% de la population de chaque tranche d'âge qui indique qu'être passager·ère est un moyen de transport qu'il privilégie.

Or, il y a 131 personnes qui indiquent privilégier la voiture en tant que passager·ère, mais qui ne privilégient pas la conduite, soit qui renoncent à la conduite. Parmi les renonçant·e·s à l'utilisation de la voiture, on observe cette fois une augmentation selon l'avancée en âge. Les groupes d'âge 65-69 ans et 70-74 ans comptent seulement 6,5% et 7,6% de passagers·ères uniquement, puis ce taux augmente à 16,7% et 19% chez les 75-79 ans et 80-84 ans. A partir de 85 ans, plus d'un quart (25,4%) de la population présente ce type de mobilité, et un tiers des plus de 90 ans (33%).

De plus, il y a une différence notable entre les personnes qui ont une mobilité réduite et les personnes qui ne présentent pas de difficultés de mobilité. Ainsi, la part des gens ayant une mobilité affectée au quotidien par leur état de santé physique ou psychique et privilégiant la voiture uniquement en tant que passager·ère s'élève à 34,9%. Les personnes n'étant pas affectées quotidiennement dans leur mobilité privilégient la voiture en tant que passager·ère à hauteur de 9% seulement. On observe alors que l'avancée en âge, ainsi que les difficultés liées à la mobilité quotidienne réduite, incitent grandement les senior·e·s à délaissier leur véhicule privé au profit du siège passager.

Le renoncement à la conduite chez les senior·e·s se traduit souvent par une mobilité passive, c'est-à-dire un mode de déplacement où la personne ne conduit pas elle-même le véhicule, mais utilise la voiture en tant que passager·ère, souvent accompagnée par un tiers (famille, ami·e·s, chauffeur). Cette mobilité passive est une stratégie d'adaptation au déclin des capacités physiques, cognitives ou sensorielles qui limite la conduite autonome. Elle permet de maintenir l'accès aux activités sociales, aux soins et aux services essentiels, tout en réduisant les risques liés à la conduite dans un contexte de fragilité accrue<sup>6</sup>.

Dans notre étude, on observe que beaucoup de répondant·e·s (668 personnes) déclarent ne jamais utiliser les transports spécialisés pour personnes à mobilité réduite<sup>7</sup>. Ce faible recours peut s'expliquer par plusieurs facteurs : manque d'informations, complexité d'accès, inadéquation des horaires ou des trajets proposés, ou encore un attachement fort à la voiture familiale comme vecteur de sécurité et d'autonomie relative.

Cette situation souligne une dépendance persistante à un mode de transport privé, même lorsque la conduite est abandonnée, ce qui peut limiter les alternatives face à une perte d'accompagnateur·trice·s

---

<sup>6</sup> Marottoli et al., « Driving cessation and increased depressive symptoms: prospective evidence from the New Haven EPESE », *Journal of the American Geriatrics Society*, 2000, qui soulignent la transition de conducteur à passager comme une étape clé dans la mobilité des personnes âgées.

<sup>7</sup> (Question n°17).



disponibles ou à des contraintes géographiques, notamment en milieu rural. Pour renforcer la mobilité des senior·e·s, il apparaît crucial de développer et promouvoir davantage les transports spécialisés, en les rendant plus accessibles, flexibles et adaptés aux besoins réels, afin d'éviter que le passage au statut de passager·ère ne se traduise par un isolement progressif.

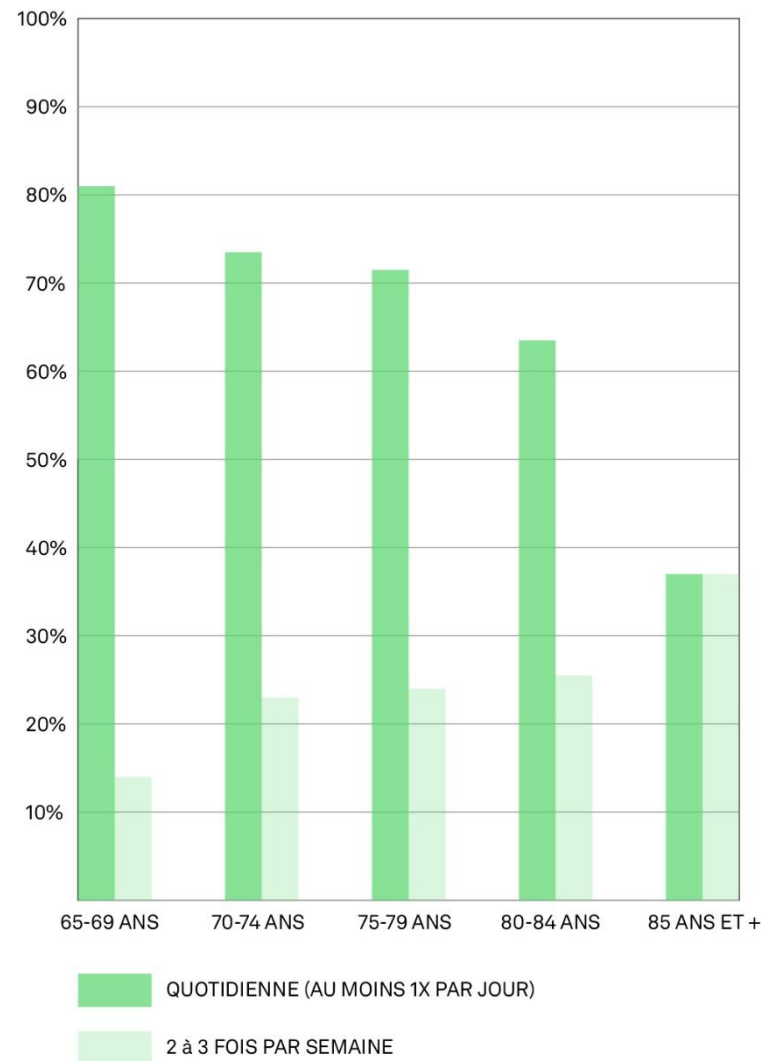
#### 4. Comportements en matière de déplacements : besoins prioritaires au centre

##### 4.1. Fréquence de sorties des senior·e·s

Les senior·e·s ayant répondu au sondage sont, pour la plupart, relativement mobiles et présentent une fréquence de sortie plutôt élevée, ce qui est encourageant, quand bien même il y a une part de la population qui sort peu. Les sorties quotidiennes (au moins une fois par jour) représentent la grande majorité de la fréquence de sorties des senior·e·s, notamment parmi les tranches d'âge jusqu'à 84 ans, avec toutefois une diminution claire selon l'avancée en âge.

Fréquence des sorties par tranches d'âge, tous moyens de transport confondus

Graphique 6



On observe que les 65-69 ans sont 80,8% de leur tranche d'âge à sortir quotidiennement. Les 70-74 ans, et les 75-79 ans sont quant à eux entre 73,5% et, respectivement, 71,3% à sortir quotidiennement. 63,5% des 80-84 ans sortent également au moins une fois par jour. Ce pourcentage chute fortement à partir de 85 ans, puisque plus que 37,1% des personnes âgées de 85 ans ou plus sortent au moins une fois par jour (peu importe le moyen de transport). Une utilisation des transports variée garantirait donc un niveau de mobilité plus élevé. Pour rappel, 29% des gens de cette tranche d'âge sort quotidiennement en voiture, contre 37,1% tous moyens de transport confondus. Les sorties moins fréquentes (2 à 3 fois par semaine) sont davantage représentées dans les groupes d'âge plus avancés, avec notamment un taux de 37,1% des senior·e·s de 85 ans et plus qui ne sortent que 2 à 3 fois par semaine, contre 14,1% des 65-69 ans.

#### **4.2. Raisons principales des déplacements**

Les raisons principales de ces sorties sont, en premier lieu, les courses (88,4%), les visites à la famille ou aux proches (68,7%), la déchetterie (64,9%) et les rendez-vous médicaux (60,6%). Les raisons principales des déplacements (tous types de transports confondus) sont similaires aux raisons principales de l'utilisation de la voiture : courses (93%), déchetterie (82,7%), visite à la famille ou aux proches (78,3%), rendez-vous médicaux (71,8%)<sup>8</sup>. La déchetterie ressort en deuxième position comme raison principale de sortie avec la voiture, sans doute car il est nettement préférable de s'y rendre en voiture plutôt qu'avec un autre moyen de transport. Les autres raisons des sorties, comme les loisirs ou les activités sociales et culturelles, sont également citées par la moitié des sondé·e·s (avec et/ou sans la voiture).

---

<sup>8</sup> (Voir point 3.3).

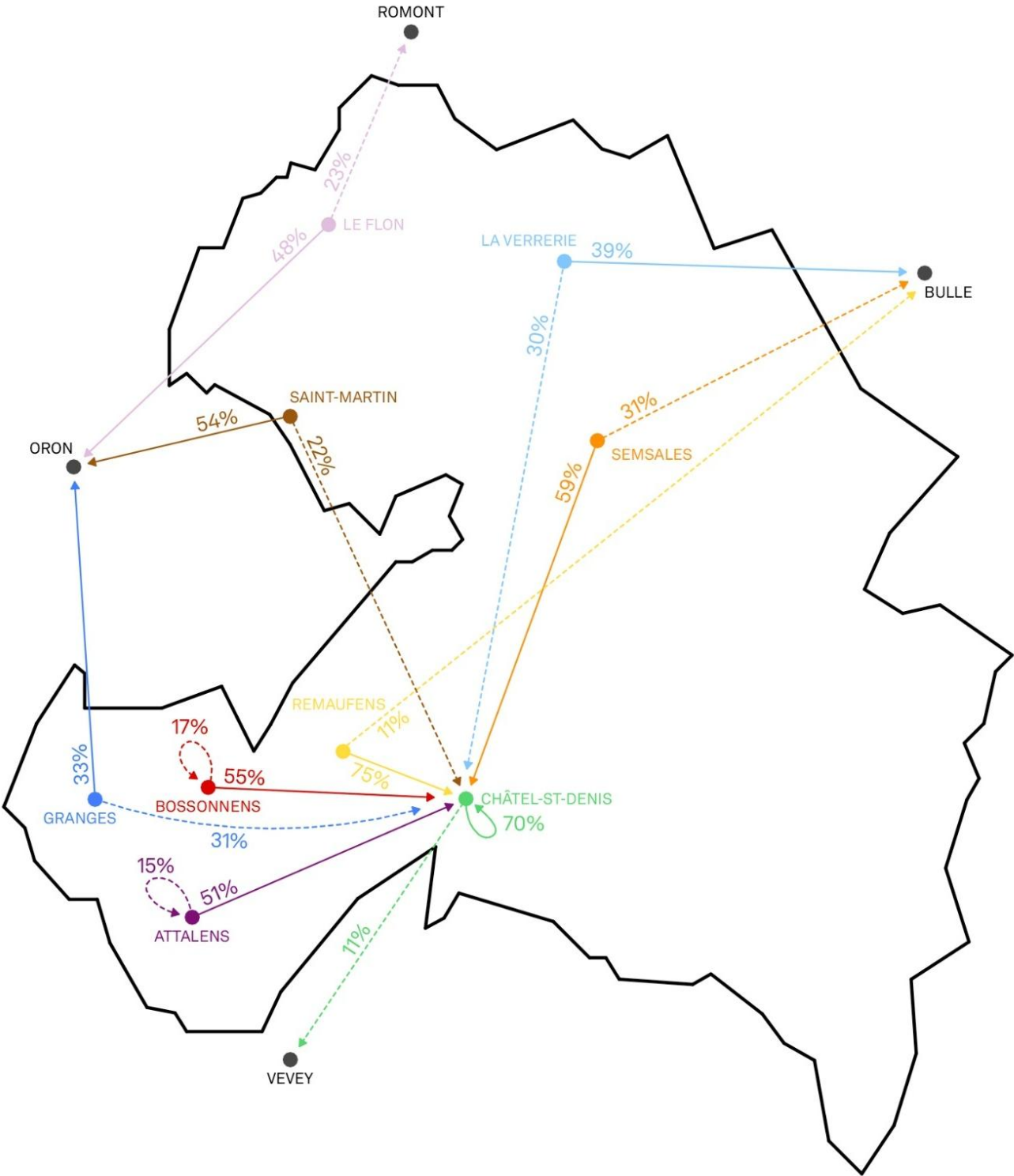
#### 4.3. Représentations des trajets majoritaires pour les courses et les rendez-vous médicaux

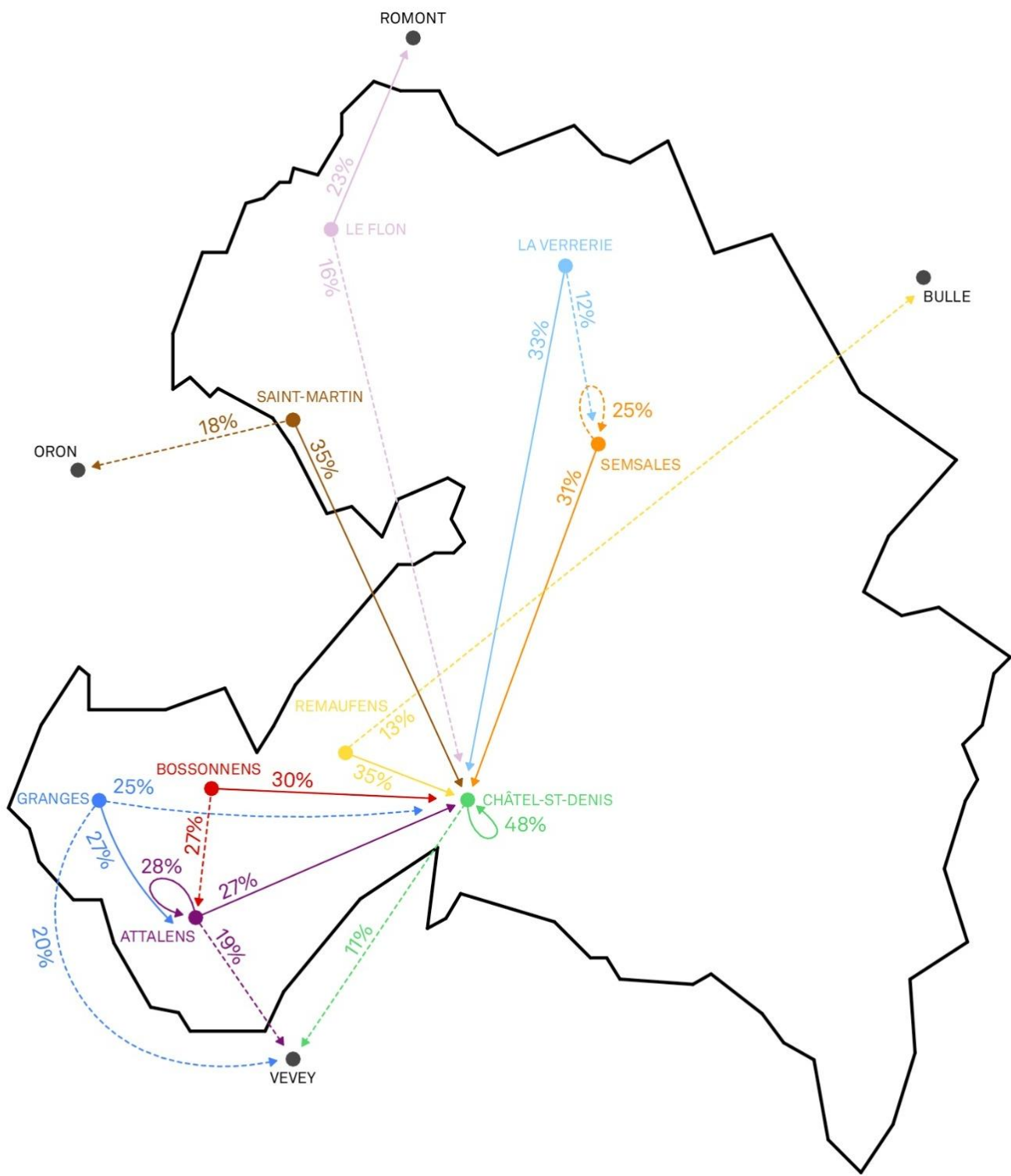
Les communes de la Basse-Veveyse ont une mobilité assez similaire entre elles pour les courses : Châtel-St-Denis est la destination prioritaire pour Attalens, Bossonnens et Remaufens, et la destination secondaire pour les habitant·e·s de Granges, qui préfèrent (à 1% près) aller vers Oron. Attalens et Bossonnens se déplacent moins (loin), car la deuxième destination est, respectivement, la propre commune de résidence. Les habitant·e·s de Remaufens restent majoritairement vers Châtel-St-Denis tandis que 11% disent aller à Bulle.

Les habitant·e·s de Châtel-St-Denis se rendent pour la plupart à Châtel-St-Denis même (70,6%), un plus petit pourcentage se rend à Vevey (11%).

Les habitant·e·s de St-Martin et du Flon se rendent majoritairement à Oron, tandis que La Verrerie plutôt à Bulle (39%), puis Châtel-St-Denis (29,6%) et Semsales à Châtel-St-Denis (59%), puis à Bulle (30%). Les habitant·e·s du Flon font leurs courses également à Romont (23%).

Pour ce qui est des rendez-vous médicaux, la plupart des communes disent se rendre en premier lieu à Châtel-St-Denis, c'est le cas pour les communes de Bossonnens, Remaufens, Châtel-St-Denis, St-Martin, Semsales, La Verrerie. Les habitant·e·s d'Attalens et de Granges disent se rendre en priorité à Attalens, puis, avec quelques pourcentages d'écart, à Châtel-St-Denis. Les habitant·e·s de la commune du Flon se rendent (23%) à Romont pour les rendez-vous médicaux, puis à Châtel (16,4%). Vevey semble être une destination pour les communes de Bossonnens, Granges et Attalens (respectivement 12,4%, 20% et 19%). Les habitant·e·s de St-Martin se rendent vers Oron également (18,5%).

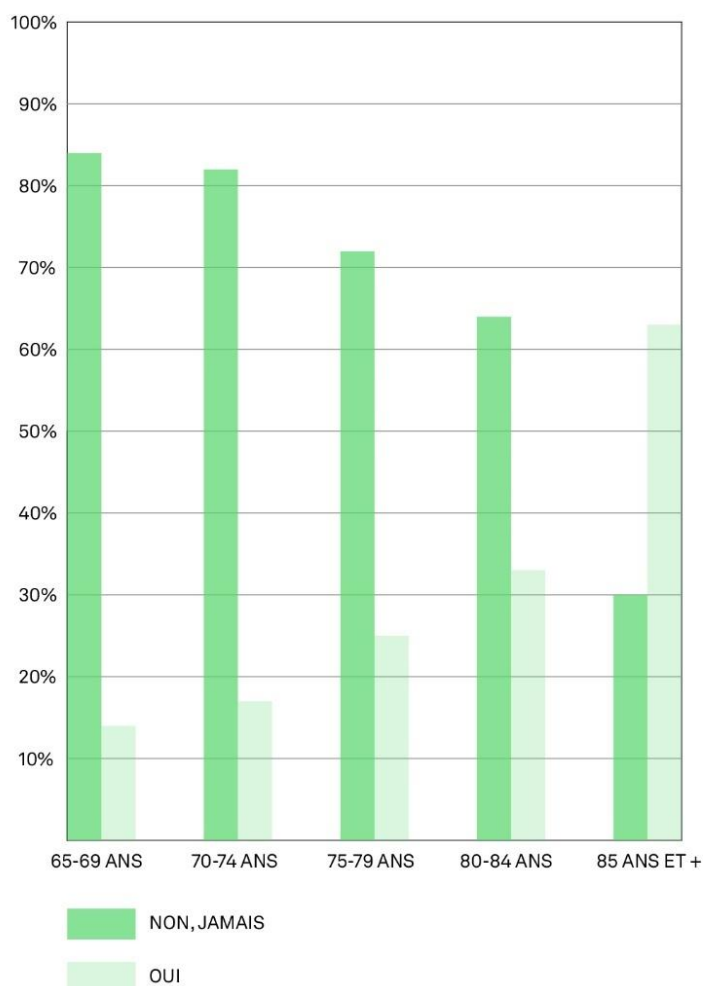




#### 4.4. Difficultés et obstacles aux déplacements

Sur le total des participant·e·s au sondage, 24,8% indiquent rencontrer des difficultés quand il s'agit de se déplacer. Si les difficultés ne concernent qu'un peu moins d'un quart des senior·e·s en Veveyse, la proportion des personnes faisant face à des difficultés de mobilité augmente considérablement selon l'avancée en âge. Chez les 65-69 ans et les 70-74 ans, seuls 14% et 17% indiquent rencontrer (toujours ou parfois) des difficultés pour se déplacer. Le taux atteint un quart de la population des 75-79 ans, puis un peu moins d'un tiers des personnes âgées de 80-84 ans. C'est cependant à partir de 85 ans que la proportion augmente considérablement, puisque les difficultés touchent plus de 62% des tranches d'âge 85-89 ans et 90 ans et plus confondues.

**Difficultés rencontrées (tous moyens de transport confondus),** Part des personnes (par tranches d'âge) indiquant rencontrer des difficultés pour se déplacer/ne pas en rencontrer Graphique 7



Parmi les personnes qui n'ont pas de voiture, et qui présentent des difficultés de mobilité, la proportion est relativement élevée. En effet, sur les 125 personnes qui n'ont pas de voiture, 82 personnes indiquent qu'elles rencontrent des difficultés liées aux déplacements, cela représente un taux de 65%, soit plus que parmi les utilisateurs·trices de véhicule privé (le taux maximal s'élevait à 41,2% pour les 85 ans et plus). Ainsi, nous pourrions émettre l'hypothèse que les personnes qui ont et conduisent encore une



voiture ont un niveau de mobilité plus élevé, et ainsi que lorsque l'on commence à présenter des difficultés de mobilité, l'on tend à diminuer l'utilisation de la voiture.

Cela peut également se démontrer par les affirmations suivantes : parmi les personnes qui disent rencontrer (toujours ou parfois) des difficultés pour se déplacer (tous types de transport confondus), 45,4% d'entre elles indiquent que la cause principale de ces difficultés est liée à un problème de santé et/ou une situation de handicap. Ce taux est nettement plus bas parmi les utilisateurs·trices de voiture (14,8%), ce qui indique que parmi les conducteurs·trices, peu de personnes présentent des problèmes de mobilité, quand bien même ce sont les principales difficultés pour se déplacer. La diminution de la mobilité (problèmes de santé et/ou handicap) est un facteur de renonciation à l'utilisation de la voiture.

En conclusion, si les destinations pour les courses et les rendez-vous médicaux<sup>9</sup> confirment une logique de proximité autour de Châtel-St-Denis et d'autres pôles secondaires, près d'un quart des répondant·e·s (24,8 %) indiquent avoir des difficultés pour se déplacer. Ce taux augmente fortement avec l'âge, atteignant plus de 62 % chez les 85 ans et plus.

Ce constat souligne un risque croissant de perte d'autonomie, en particulier pour les personnes vivant en périphérie ou éloignées des services. Il ne suffit donc pas d'avoir des pôles accessibles : encore faut-il pouvoir s'y rendre, ce qui appelle un renforcement des solutions de mobilité adaptées et un soutien à la mobilité de proximité pour les aîné·e·s les plus fragiles.

---

<sup>9</sup> (Voir points 4.3 et 4.4).

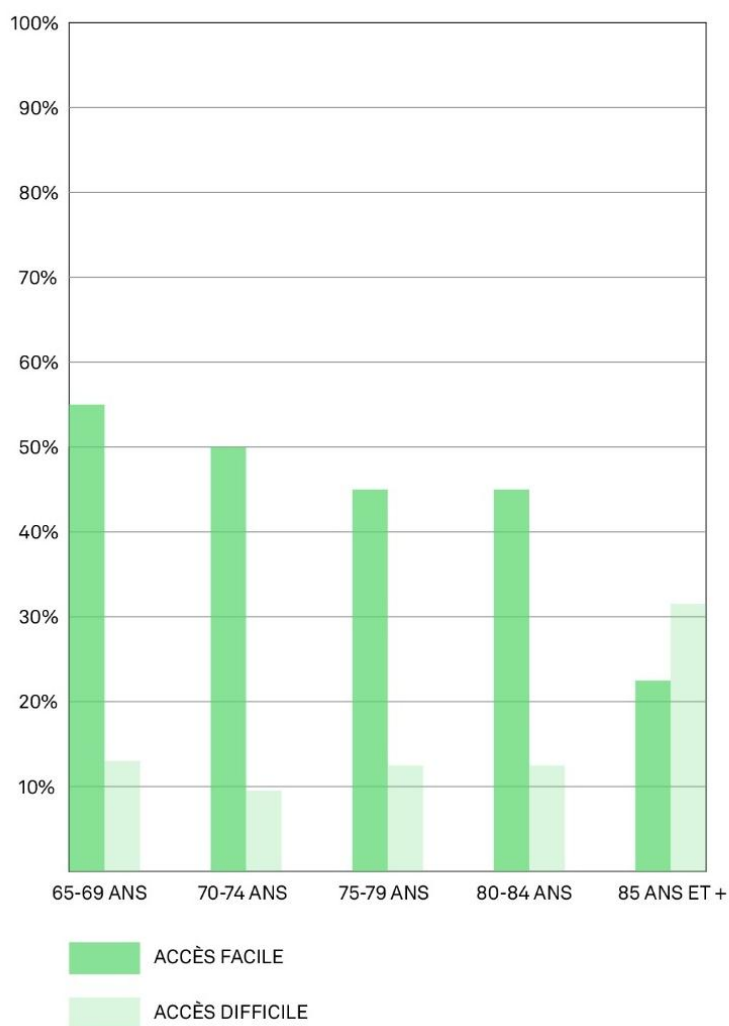
## 5. Transports publics : usages différentiels et vieillesse plurielles

### 5.1. Facteurs liés à l'usager·ère

#### 5.1.1. Accessibilité aux transports publics selon l'âge

Accessibilité aux transports publics par tranches d'âge

Graphique 8



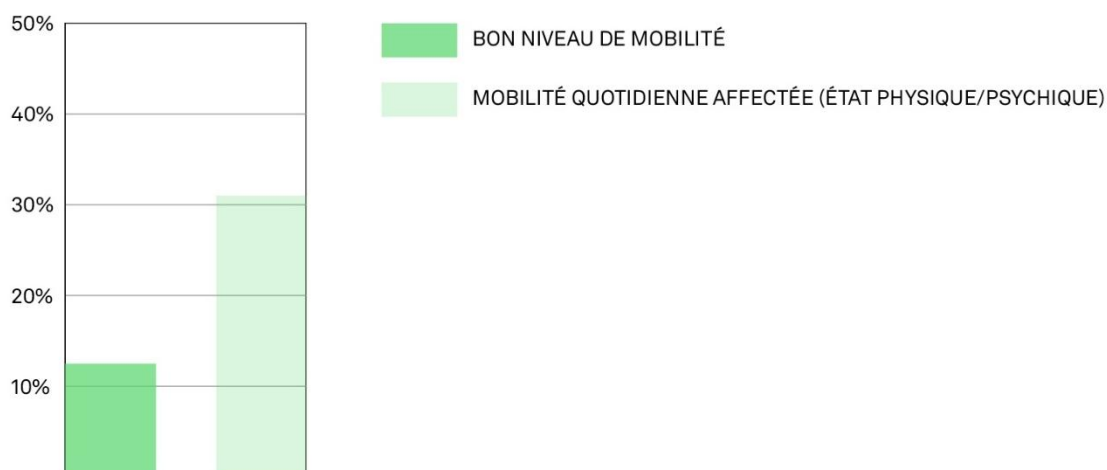
La facilité d'accès aux transports publics selon l'âge varie en fonction de l'avancée en âge. On remarque que si 55,8% des personnes de 65-69 ans disent qu'il leur est très facile (sur une échelle de 1 à 5, 1 = très facile et 5 = impossible) d'accéder aux transports publics, et 44,8% des 75-79 ans, ainsi que 46% des 80-84 ans, plus que 22,5% des personnes âgées de 85 ans et plus indiquent qu'il leur est très facile d'y accéder. La même logique de calcul appliquée au niveau 5 de l'échelle (de 1 à 5) montre que 20% des personnes âgées de 85 ans ou plus indiquent qu'il est très difficile pour elles d'accéder aux transports publics, contre 4,4% des 80-84 ans, 8% des 75-79 ans, et 3,1% et 2,3% des tranches d'âge inférieures. Ce taux s'élève à 31,5% des 85 ans et plus si l'on prend en compte les niveaux 4 et 5 (additionnés), soit une accessibilité jugée difficile à très difficile.

Ce taux reste stable et passablement bas (environ 12%) chez toutes les tranches d'âge inférieures à 84 ans. On peut alors analyser que l'accès aux transports publics est plus difficile à partir de 85 ans et plus, âge où, comme présenté précédemment, interviennent davantage les difficultés de mobilité, problèmes de santé, etc. Ainsi, parallèlement à une augmentation des difficultés liées aux déplacements, et au renoncement/diminution de l'utilisation de la voiture, l'accès aux transports publics est plus restreint, plus problématique. Contrairement à l'idée selon laquelle les senior·e·s se tourneraient vers les TP une fois la conduite impossible<sup>10</sup>, on observe que le recours aux TP est également problématique pour cette tranche d'âge-là. Ainsi, il est important de considérer d'autres options que l'usage des transports publics en réponse à une altération de la mobilité.

### 5.1.2. Accessibilité selon le niveau de mobilité

Un autre facteur déterminant la facilité / difficulté à accéder aux transports publics, parallèlement à l'âge des sondés, est le niveau de mobilité. Parmi les personnes indiquant avoir un état de santé physique ou psychique « bon », ou n'affectant pas leur mobilité quotidienne, seulement 12,3% indiquent qu'il est difficile à très difficile (niveaux 4 et 5 sur l'échelle) d'accéder aux transports publics. Ce taux s'élève à plus de 31% parmi les gens ayant indiqué avoir une mobilité quotidienne affectée par leur état physique ou psychique de santé.

**Accessibilité aux TP et niveau de mobilité**, Part des personnes indiquant qu'il leur est difficile d'accéder aux TP (selon le niveau de mobilité) Graphique 9



Même si les facteurs environnementaux, comme la proximité des transports publics, la fréquence des TP, la desserte des TP, les coûts des TP, jouent un rôle dans l'accessibilité aux transports publics (selon la commune de résidence), il est notable que le niveau de mobilité des usagers·ères est un facteur essentiel au recours ou au renoncement à l'utilisation des transports publics. Ici, près d'un tiers des personnes à mobilité réduite jugent qu'il leur est difficile à très difficile d'y accéder.

<sup>10</sup> Une part des répondant·e·s indiquent envisager les TP lorsque/si leur mobilité venait à diminuer au cours des prochaines années (Question n°29, réponses libres).

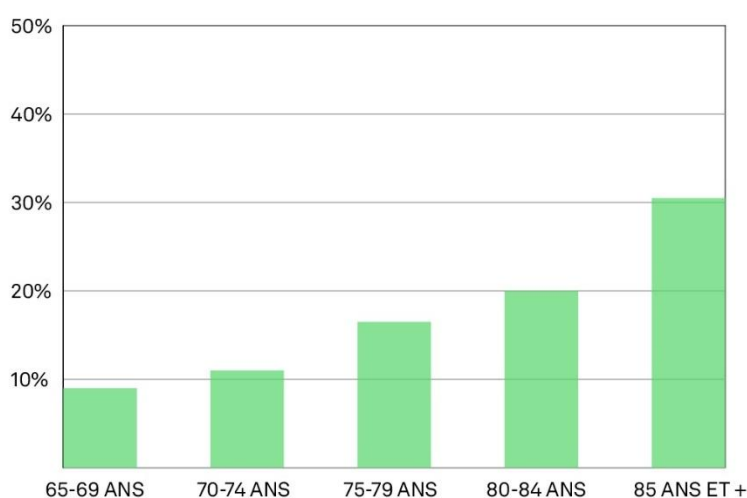
### 5.1.3. Niveau de mobilité : indicateur d'utilisation des transports publics

En plus de l'accessibilité, l'indicateur du choix du moyen de transport privilégié par les senior·e·s relève une différence non négligeable entre les personnes présentant des difficultés de mobilité au quotidien et celles n'y faisant pas face. En effet, parmi les gens qui disent ne pas avoir une mobilité affectée par un état psychique ou physique, 45% d'entre eux privilégient les transports publics. Or, on constate que parmi les personnes étant affectées au quotidien par leur état psychique ou physique, seulement 30% disent privilégier les transports publics. La perte de mobilité ou la mobilité réduite serait donc un indicateur d'un usage des transports publics réduit (tout comme d'un usage de la voiture restreint).

### 5.1.4. Titre de transport et fracture numérique

De manière générale, 33,2% des sondé·e·s<sup>11</sup> indiquent rencontrer des difficultés pour planifier leurs déplacements en TP. La principale problématique observée est la difficulté à prendre un billet de bus ou de train, elle est citée par 39% des répondant·e·s. Comme le montre le graphique ci-dessous, cette difficulté augmente en proportion selon la tranche d'âge.

**Difficultés à prendre un billet de TP (par tranches d'âge),** Part des personnes indiquant rencontrer des difficultés pour prendre un billet de bus/train Graphique 10



En effet, les 65-69 ans ne sont que 9,1% à rencontrer cette difficulté, tandis que 19,7% des 80-84 ans y font face, et un tiers des personnes âgées de 85 ans et plus, (30,33% chez les 85 ans et plus). Ceci peut s'expliquer par la fracture numérique. En effet, une étude récente montre que la fracture numérique intervient désormais plutôt à partir de 80 ans (qu'à partir de 65 ans)<sup>12</sup>. Si les senior·e·s de 65 ans et plus sont très nombreux à utiliser les outils numériques, les senior·e·s plus jeunes (72 ans) sont davantage à posséder un ordinateur que les plus âgé·e·s (78 ans), cela est pareil pour les personnes qui possèdent un smartphone, qui sont en moyenne plus jeunes (72 ans) que celles qui n'en possèdent pas (78 ans).

<sup>11</sup> Part des répondant·e·s à la question n°20 « Avez-vous des difficultés à planifier vos déplacements en transports publics ? ».

<sup>12</sup> Digital Senior 2020 ProSenectute

Si 81% des senior·e·s utilisent un smartphone quotidiennement, cette proportion chute grandement chez les senior·e·s plus âgé·e·s, puisque seuls 25% des 85 ans et plus en ont une utilisation régulière.<sup>13</sup>

La difficulté à prendre un billet de bus ou de train ne peut donc pas être traitée uniquement par le biais de cours sur l'utilisation des applications de type CFF ou TPF, car il persiste une partie de la population qui ne possède simplement pas les appareils numériques nécessaires à l'emploi de ces applications.

Ainsi, il s'agirait de palier à cette problématique en offrant la possibilité aux senior·e·s de se former à l'achat de billets par SMS, ou aux automates (malheureusement pas présents à tous les arrêts de bus).

#### **5.1.5. Coûts des transports publics**

126 personnes (31,9% des répondant·e·s à la question) indiquent que le coût est une difficulté pour planifier les déplacements en transports publics, c'est la 3<sup>e</sup> difficulté citée pour l'usage des transports publics. Parmi les 126 personnes indiquant cela, 109 personnes possèdent une voiture, cela représente 86,5%. Ainsi, seulement 17 personnes n'ont pas de voiture, et indiquent que le coût des transports publics est un problème pour elles. Parmi les 109 personnes qui ont une voiture, 94 d'entre elles disent que la voiture en tant que conducteur·trice est un moyen de transport qu'elles privilégient, elles sont donc utilisatrices du véhicule privé. Ainsi, si les coûts des transports publics semblent être un frein à leur utilisation, la majorité des gens indiquant cela disposent tout de même d'une voiture, qu'ils sont en mesure d'utiliser, elles ne sont donc pas « bloquées » par le coût qu'elles considèrent élevé des transports publics.

Les personnes n'ayant pas de voiture, ou ne privilégiant pas la voiture (32 personnes) représentent 25,4% des personnes indiquant que le coût des transports publics est une difficulté. (Sur l'échantillon total, cela ne représente que 3,1%). Tout de même, il faut prendre en compte que certaines personnes n'ont pas les moyens de prendre les transports publics, et n'ont plus la possibilité de conduire une voiture/n'ont pas de voiture. Une étude LITRA soulève que, en comparaison avec d'autres pays européens, les prix des transports publics sont chers pour les senior·e·s, et que seule la ville de Lausanne propose des tarifs spécifiques pour les senior·e·s pour les trajets réguliers ou quotidiens.<sup>14</sup>

#### **5.1.6. Perspectives : profils variés, réponses multiples**

Pour améliorer l'accès aux transports publics chez les senior·e·s, il est crucial de diversifier les modes d'achat des billets, d'adapter les infrastructures aux personnes à mobilité réduite et proposer des tarifs préférentiels.

Parallèlement, des solutions alternatives comme le transport à la demande doivent être développées pour répondre aux besoins des personnes les plus fragiles. Une meilleure formation aux outils numériques par exemple, peut compléter l'offre afin de favoriser une mobilité inclusive. Il n'en demeure pas moins que l'offre en TP ne doit pas être pensée comme l'unique réponse à la mobilité des plus vulnérables.

---

<sup>13</sup> Digital Senior 2020 ProSenectute

<sup>14</sup> Litra, « Etude comparative des prix : l'offre de TP suisse en comparaison internationale, janvier 2025

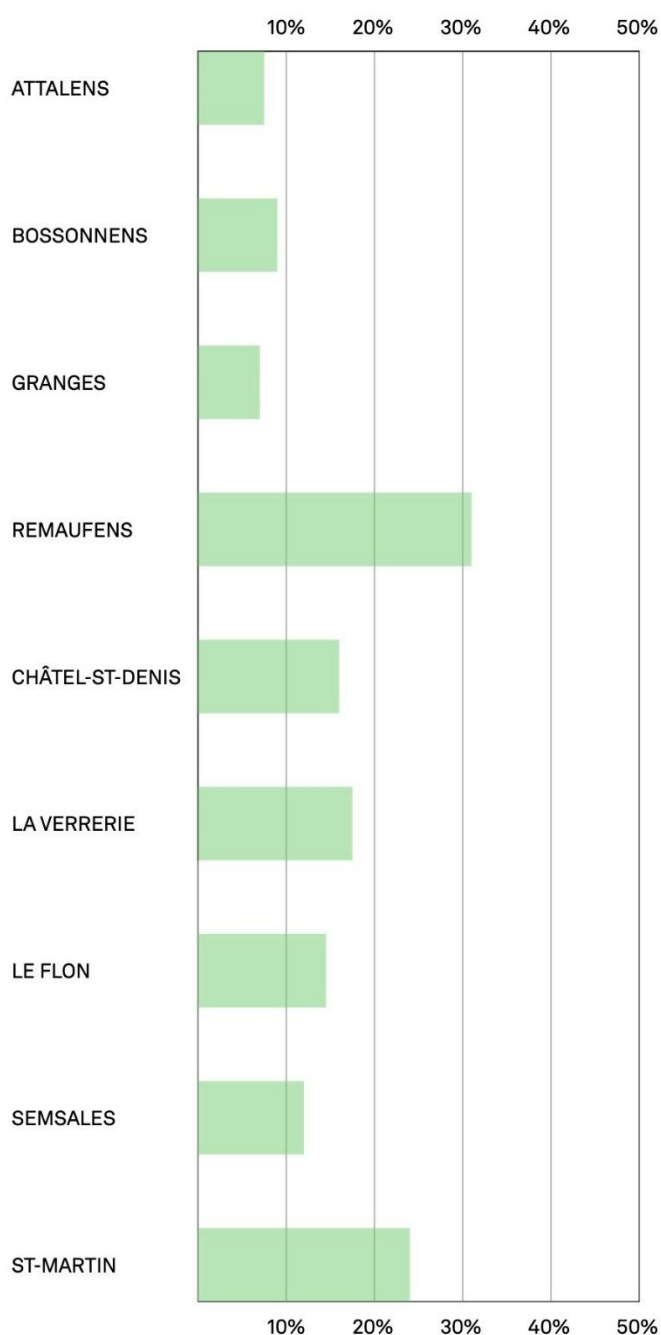
## 5.2. Facteurs liés à l'environnement

### 5.2.1. Accessibilité selon la commune de résidence

Les facteurs liés à la proximité ou à la desserte des TP influencent le sentiment des répondant·e·s quant à l'accès aux transports, qu'ils jugent comme facile ou difficile, selon leur commune de résidence. Le graphique ci-dessous présente la part des habitant·e·s de chaque commune qui indique que l'accès aux TP est difficile.

**Accessibilité aux TP**, Taux des habitant·e·s indiquant un accès aux TP difficile

Graphique 11



A l'analyse des niveaux 4 et 5 de la question : « A quel point est-il facile ou difficile pour vous d'accéder aux transports publics ? »<sup>15</sup>, la commune qui présente le taux le plus haut de difficultés à accéder aux TP est Remaufens, avec un taux de 31,1%. En deuxième position, St-Martin présente un taux de 24,1% des sondé-e-s qui indiquent que l'accessibilité aux transports publics est difficile.

Les communes de Granges (6,8%), Attalens (8,5%) et Bossonnens (9,2%) présentent toutes trois un taux inférieur à 10% de leur population ayant participé au sondage, ce qui indique un niveau d'accessibilité aux transports publics bon à moyen au moins. La commune de Bossonnens présente un taux de 67,1% de sondé-e-s ayant indiqué que l'accès aux transports publics est facile (1 sur l'échelle de 1 à 5). La commune d'Attalens présente un taux de 46,6% pour le niveau 1 de l'échelle et Granges présente un taux de 59,1%. Ces trois communes ont donc un accès considéré par les habitant-e-s comme « bon » aux transports publics.

La commune de Châtel-St-Denis présente un taux de 46,2% des habitants jugeant l'accès aux transports publics facile et un taux de 16,2% jugeant l'accès difficile.

La Verrerie présente un taux légèrement plus élevé de personnes indiquant que l'accès est difficile ; il se monte à 17,5% tandis que seulement 35% des habitant-e-s jugent l'accès facile. Le Flon présente un taux plus bas de difficulté d'accès (14,7%) et 39,3% des habitant-e-s indiquant qu'il leur est facile d'accéder aux transports publics. Semsales présente un taux de 48,8% des sondé-e-s qui indiquent que l'accès est facile, et un taux de 11,9% indiquant que l'accès leur est difficile.

---

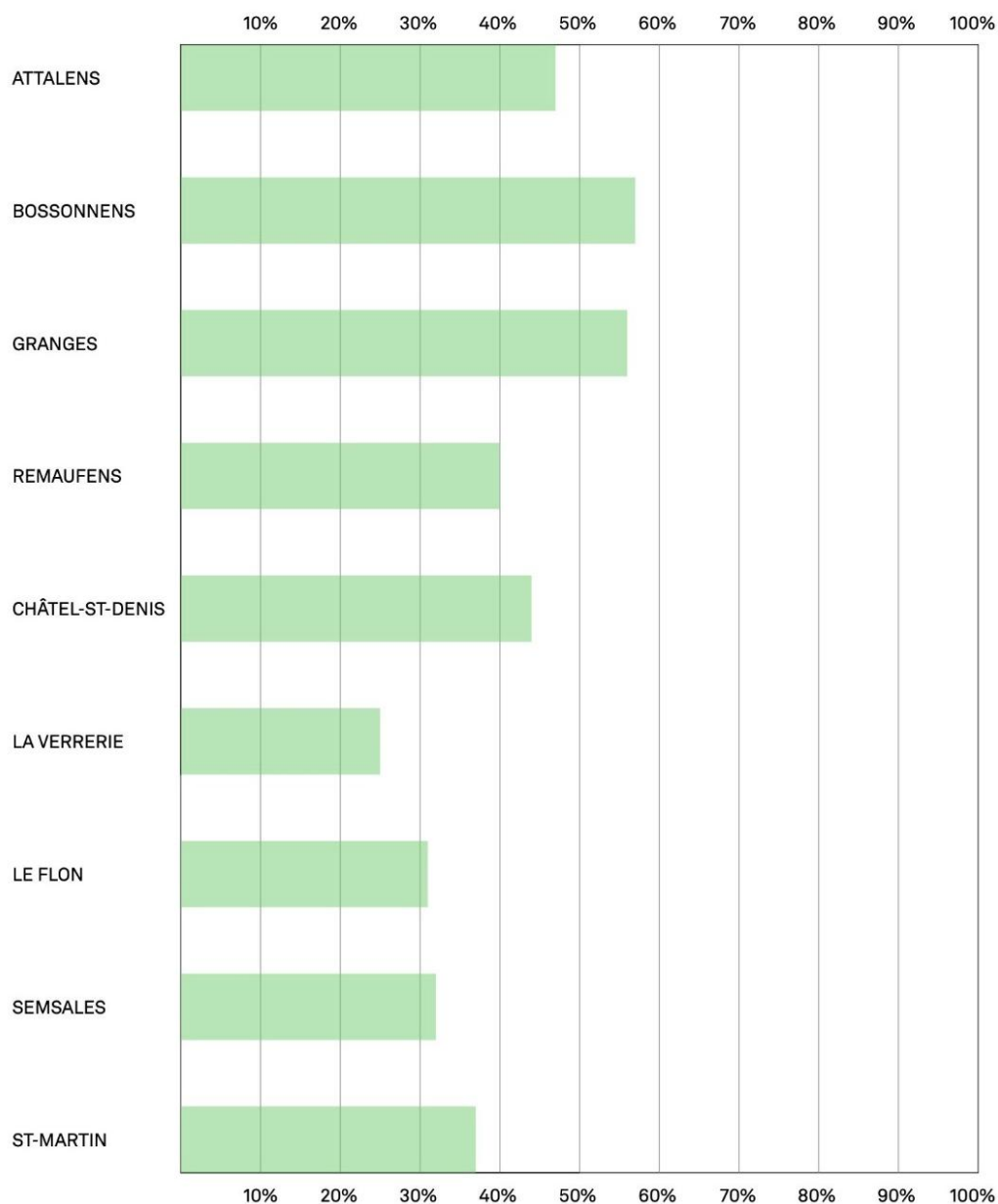
<sup>15</sup> Question n°18, échelle de 1 à 5, 1 étant « facile » et 5 « impossible ».

### 5.2.2. Variabilité d'utilisation des transports publics selon la commune

Le choix des habitant·e·s de se tourner vers les TP comme moyen de transport privilégié indique également un sentiment de facilité d'accès à ceux-ci ou, au contraire, de difficulté. Ainsi, certaines communes présentent un taux plus élevé de personnes qui favorisent l'usage des transports publics.

**Communes favorisant les transports publics**, Part des personnes indiquant privilégier les TP (par commune)

Graphique 12





Parmi les communes, Bossonnens compte le plus de personnes (selon le nombre d'habitant·e·s ayant répondu au questionnaire) disant privilégier les TP (57%), Granges est seconde (56%). Attalens et Châtel-St-Denis comptent respectivement 47% et 44% de leur population qui privilégient les TP et Remaufens en compte 40%.

Les communes de la Haute-Veveyse, proportionnellement au nombre de personnes ayant répondu au sondage, ont tendance à moins privilégier les TP. St-Martin se situe à 37%, Semsales à 32%, le Flon à 31% et La Verrerie (25%) est la commune où les habitants semblent privilégier le moins les transports publics.

### **5.2.3. Difficultés liées à la desserte et aux horaires des TP**

Les difficultés liées à la desserte des transports publics et aux horaires de passage sont les raisons (après la difficulté à prendre un billet de bus/train) qui freinent le plus les usager·ère·s potentiel·le·s des transports publics. Cependant, le taux de personnes par commune signalant cette problématique n'est pas très élevé.

La commune de Remaufens est celle qui présente le plus haut taux de personnes indiquant que le manque de TP dans leur zone représente une difficulté majeure à leur usage (27%). La Verrerie présente un taux de 25%.

Le pourcentage chute ensuite à 16% pour Le Flon et 14% pour St-Martin. 12% des habitant·e·s de Châtel-St-Denis indiquent que le manque de TP dans leur zone représente une difficulté, et 10% des habitants d'Attalens. Pour Semsales, le pourcentage descend à 8%. Les communes de Bossonnens et Granges ne semblent pas concernées par cette difficulté (2 personnes par commune ont coché cette case).

La fréquence de passage des transports publics semble poser davantage de problèmes que la proximité dans les communes, notamment pour deux communes de la Haute-Veveyse, à savoir St-Martin et Le Flon. En effet, parmi les habitant·e·s de St-Martin ayant répondu au sondage, 38,9% relèvent une fréquence inadaptée des transports publics, ce qu'ils considèrent comme un obstacle à la planification de leurs déplacements en transports publics. Ce taux s'élève à 37,7% pour les habitant·e·s du Flon.

La commune de la Verrerie présente un taux de 12,5% de ses habitant·e·s indiquant une fréquence des transports publics inadaptée. Les 6 autres communes semblent moins concernées par cette difficulté, puisque toutes présentent un taux inférieur à 10%. Comme pour la difficulté « manque de transports publics dans ma zone », les communes de Bossonnens et de Granges ne sont que très peu concernées : 5,3% pour Bossonnens alors qu'aucune personne de Granges n'a relevé cette difficulté (0%). Semsales présente un taux très bas également (3,6%). Les communes d'Attalens (7,4%), de Châtel-St-Denis (9,4%) et de Remaufens (9,5%) sont peu concernées également.

## 6. Transports spécialisés : utilisation en Veveyse

Les transports spécialisés représentent un moyen de transport peu utilisé sur l'ensemble des senior·e·s ayant répondu au sondage. En effet, à la question : « Au cours de la dernière année, à quelle fréquence vous êtes-vous déplacé·e·s avec les moyens suivants ? : Transports spécialisés (Ex : Passe-Partout) »<sup>16</sup>, 668 personnes ont indiqué n'avoir jamais eu recours à ce type de transport, 34 personnes y avoir eu recours plusieurs fois par mois à plusieurs fois par an, et 10 personnes seulement indiquent y faire appel au moins une fois par semaine. De plus, le chiffres montrent que l'utilisation (marginale) de ce type de transport, est majoritairement ponctuelle. En effet, parmi les personnes qui ont fait appel à un tel service durant l'année précédente, 50% d'entre elles indiquent que c'est un transport ponctuel (ex. à la suite d'un accident). Aussi, 36,3% relèvent qu'elles font appel à un transport spécialisé en complément de l'aide d'une tierce personne. Cela indiquerait que lorsque la mobilité est affectée, les gens se tournent en premier lieu vers leur entourage, avant de recourir à un service professionnel. Enfin, seuls 13% en font leur moyen de transport principal, et parmi ces personnes, près des ¾ présentent une mobilité affectée au quotidien.

Ce faible recours aux transports spécialisés interroge. Pour y répondre, d'autres communes ont mis en place des systèmes innovants et souples ; à mi-chemin entre le transport professionnel et la solidarité de proximité. C'est le cas de « Marly Mobile », un service communal de transport à la demande accessible aux habitant·e·s senior·e·s et/ou à mobilité réduite. qui fonctionne sur réservation, gratuitement, et vise à faciliter les déplacements (prioritairement les courses médicales, les achats et les raisons administratives). De même, la Ville de Lausanne a développé un système adapté spécifiquement aux personnes à mobilité réduite (TMRL) en utilisant les taxis de la ville et en formant les chauffeurs.

Ces solutions illustrent le potentiel de services hybrides, souples, ancrés localement qui pourraient facilement être transposés dans d'autres territoires ruraux ou semi-urbains telle que la Veveyse. Leur développement permettrait de compléter utilement l'offre actuelle tout en soulageant un entourage souvent très sollicité.

## 7. Répondre aux besoins immédiats et envisager le futur : pistes de réflexion pour améliorer la mobilité des senior·e·s

Le taux de réponse de plus de 30 % à cette enquête est un résultat très satisfaisant. Il témoigne de l'intérêt marqué des senior·e·s pour les enjeux de mobilité, et permet une analyse fine des besoins à l'échelle du district de la Veveyse. Grâce à une segmentation détaillée par tranches d'âge et communes, cette étude ne prétend pas révolutionner les constats déjà bien établis sur les difficultés de mobilité liées au vieillissement. Elle les confirme, mais surtout, elle les territorialise avec précision, en s'appuyant sur une connaissance fine et localisée du terrain.

Comme prévu, l'augmentation de l'âge entraîne une augmentation des difficultés à se mobiliser. Cependant, l'enquête met en évidence que cette progression est plus graduelle dans les tranches d'âge des 65-69 ans, 70-74 ans et 75-79 ans, avant de devenir plus marquée à partir de 80-85 ans, où les difficultés se font plus soudaines et prononcées.

---

<sup>16</sup> Question n°17 du questionnaire.

L'analyse montre clairement que si les premières tranches d'âge (65-79 ans) connaissent une progression graduelle des difficultés, celles-ci deviennent bien plus marquées à partir de 85 ans. Les principaux déplacements concernent des besoins essentiels : courses, rendez-vous médicaux, gestion des déchets, et maintien de la vie sociale. Les TP sont surtout utilisés par des senior·e·s encore autonomes et vivant dans des zones bien desservies. Pour les autres, les obstacles sont nombreux : desserte insuffisante, horaires mal adaptés, difficultés à utiliser les outils numériques, ou encore coûts jugés élevés.

Un enseignement marquant de cette enquête est que les personnes à mobilité réduite utilisent moins les TP, malgré une croyance largement partagée selon laquelle ils deviendraient une solution de repli une fois la conduite devenue impossible. Cela souligne une dépendance persistante à la voiture, qui interroge sur les solutions à mettre en place dans une région où les TP ne sont pas accessibles à toutes et tous, en particulier aux personnes très âgées ou fragilisées.

### **Répondre au défi démographique du district :**

Le vieillissement rapide de la population seniore dans le district impose de repenser les solutions de mobilité. Cependant, il est essentiel de souligner qu'aucune solution unique ne pourra répondre à l'ensemble des besoins des senior·e·s. C'est la combinaison d'un faisceau de solutions complémentaires qui permettra de garantir la mobilité et l'autonomie des personnes âgées. Il ne s'agit pas simplement de privilégier une option, mais bien de mettre en place une palette de réponses adaptées aux divers besoins des senior·e·s, en tenant compte de leur âge, de leur état de santé, de leur localisation géographique, et plus largement, de la diversité des parcours et conditions de vie, comme le souligne le concept de vieillesse différentielle développé par Christian Maggiori.<sup>17</sup>

### **Voici quelques pistes concrètes pour répondre à ce défi :**

**Renforcer et diversifier l'offre de transports publics :** Il est primordial de mettre en place des mesures incitatives pour les senior·e·s plus jeunes, notamment celle·ux de 65 à 74 ans, qui ne rencontrent pas encore de difficultés physiques majeures. Ces mesures d'incitation peuvent inclure des tarifs réduits ou des abonnements préférentiels, afin de les encourager à adopter les transports publics comme mode de déplacement habituel, avant que leur mobilité ne se dégrade. En subventionnant l'accès aux transports publics et en favorisant une desserte de proximité, on peut aider les senior·e·s à adopter un mode de transport durable et efficace. L'exemple de la ville de Lausanne et son soutien financier est une piste inspirante. De plus, des modèles comme les bus à la demande au Japon, qui permettent de récupérer les personnes âgées à domicile en dehors des horaires de pointe, pourraient être adaptés pour garantir une mobilité souple et accessible.

L'une des principales difficultés rencontrées par les seniors dans l'utilisation des transports publics réside dans **la complexité d'acheter un billet de bus ou de train**. Ce problème touche particulièrement les personnes les plus âgées, avec une nette augmentation des difficultés dès 85 ans (plus d'un tiers d'entre elles). Pour y remédier, il est essentiel de mettre en place des ateliers pratiques, non seulement sur l'utilisation des applications mobiles, mais aussi sur d'autres modes d'achat. En effet, tous les senior·e·s ne possèdent pas un smartphone : il est donc nécessaire d'élargir ces

---

<sup>17</sup> MAGGIORI, Christian, « Qui sont les personnes âgées d'aujourd'hui ? » Présentation dans le cadre de la formation continue « Politiques communales de la vieillesse », Fribourg le 31 août 2023

formations à l'achat de billets par SMS ou via les automates, afin d'offrir des alternatives accessibles à l'ensemble de la population seniore.

Mettre en place un système de **transport solidaire**, soutenu par le **bénévolat** : L'enquête révèle que 10 % des répondant·e·s se disent prêt·e·s à s'engager dans une solution solidaire. Ce chiffre, bien plus élevé que prévu, constitue une réelle opportunité pour développer des services de transport solidaire. Un modèle régionalisé inspiré d'initiatives comme celles de la vallée de la Jogne pourrait être mis en place, mais il est crucial que cette solution repose sur une coordination bien pensée et sur une réflexion sur les besoins spécifiques des senior·e·s dans chaque zone. Parmi les répondant·e·s qui pourraient devenir bénévoles, on retrouve des candidat·e·s dans chaque commune : 17 à Attalens, 14 à Bossonnens, 34 à Châtel-St-Denis, 4 à Granges, 7 à Remaufens, 4 à La Verrerie, 12 au Flon, 9 à Semsales et 9 à St-Martin.

Ce modèle de transport solidaire permet une réponse immédiate aux besoins de mobilité des senior·e·s, en offrant une solution flexible et rapide dans l'attente d'une éventuelle amélioration des infrastructures de transports publics. Cela permettrait aux senior·e·s de bénéficier de services de transport personnalisés, en particulier dans les zones mal desservies, tout en renforçant le tissu social et la solidarité locale.

En outre, le développement d'un transport professionnel souple et local (type « Marly Mobile ») reste une alternative pertinente pour compléter l'offre de transport spécialisé (ex. Passe-Partout) et soulager l'entourage souvent sollicité des senior·e·s.

**Utiliser le bénévolat de manière créative et diversifiée** : les bénévoles ne doivent pas être cantonné·e·s au rôle de chauffeur·e·s pour des trajets ponctuels. Leur contribution peut s'élargir à des services de proximité mobiles, tels qu'un camion de boulangerie, une épicerie itinérante, ou un service de ramassage des déchets à domicile. Ce type d'engagement actif permet de réduire l'isolement, de répondre à des besoins pratiques concrets, et de renforcer le tissu social local, tout en valorisant les personnes engagées dans la vie de leur communauté.

En parallèle, le déploiement d'une **conciergerie sociale de proximité**, pilotée de manière professionnelle, s'impose comme une réponse structurée et durable aux défis du vieillissement, notamment dans les zones rurales ou périphériques. Cette conciergerie, fixe ou mobile, aurait pour mission de centraliser les demandes des senior·e·s, coordonner les intervenant·e·s (professionnel·le·s et bénévoles), et faciliter l'accès à un ensemble de services essentiels : aides à domicile, portage de repas, permanences médicales délocalisées, aide administrative, accompagnement numérique, et collecte des déchets à domicile. Elle jouerait un rôle de plateforme locale d'organisation, de confiance et de proximité, apportant des réponses concrètes aux situations de vulnérabilité, tout en assurant la fluidité entre les acteur·rice·s institutionnel·le·s, les initiatives citoyennes et les besoins des habitant·e·s.

## 8. Conclusion

Face aux défis démographiques inévitables et aux besoins croissants des senior·e·s en matière de mobilité, il est impératif de mettre en place un faisceau de solutions complémentaires. Le vieillissement rapide de la population, notamment des personnes âgées de 80 ans et plus, soulève des enjeux majeurs auxquels aucune solution unique — qu'elle repose sur les transports publics ou le bénévolat — ne saurait répondre à elle seule.

En abordant cette thématique de manière sérieuse et proactive, il devient possible d'envisager un avenir où les besoins essentiels de mobilité seront mieux pris en compte, en particulier pour les personnes les plus vulnérables, qui risquent davantage de souffrir de restrictions dans leurs déplacements. Par ailleurs, lutter contre la fracture numérique, qui peut renforcer les difficultés d'accès à l'information et aux services, constitue un enjeu clé pour garantir l'inclusion de toutes et tous.

En combinant des solutions de transport public adaptées, des initiatives solidaires et une réflexion innovante sur la mobilité, le district de la Veveyse peut offrir à ses senior·e·s une mobilité durable, accessible et inclusive.

À court terme, la mise en place d'un service d'entraide solidaire permet de répondre rapidement aux besoins des senior·e·s, tout en renforçant le tissu social local grâce à la participation communautaire. Toutefois, ce modèle fondé sur le bénévolat pourrait s'épuiser rapidement face au vieillissement continu de la population.

C'est pourquoi il est indispensable de mener une réflexion à plus long terme, en mettant l'accent sur le développement des transports publics, la mise en place de mesures incitatives, ainsi que la sensibilisation aux réalités liées à la perte progressive de la capacité de conduite. Habituer les senior·e·s à utiliser les transports publics avant que la conduite ne soit plus envisageable est une étape clé pour garantir leur autonomie durable.

En adoptant cette approche globale et anticipative, le district de la Veveyse pourra non seulement relever les défis démographiques, mais aussi promouvoir un modèle de mobilité solidaire et durable, garantissant l'autonomie et l'intégration sociale de ses aîné·e·s.

## **9. Remerciements**

Nous tenons à exprimer notre profonde gratitude à toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de cette étude sur la mobilité des seniors.

Nous remercions chaleureusement les seniors qui ont accepté de tester notre questionnaire. Leur participation, leur temps et la richesse de leurs retours ont grandement nourri notre réflexion et renforcé la qualité de notre travail.

Nous adressons également nos sincères remerciements aux personnes qui ont pris part aux entretiens qualitatifs. Leurs témoignages ont été précieux pour mieux comprendre les réalités et les attentes liées à la mobilité des aînés.

Nous souhaitons remercier Gian Gross pour son appui technique, particulièrement pour son aide précieuse sur Excel, qui nous a permis de traiter et d'analyser les données de manière rigoureuse.

Notre reconnaissance va aussi au Groupe de Travail senior+ ainsi qu'aux membres de la commission senior+ pour leur confiance, leur disponibilité et leurs relectures attentives à différentes étapes de l'étude.

Enfin, nous remercions les relecteurs internes et externes pour leurs commentaires constructifs et leur regard critique, qui nous ont permis d'affiner et de renforcer notre analyse.

À toutes et à tous, un grand merci pour votre engagement à nos côtés dans cette démarche.

## 10. Bibliographie

Office fédéral de la statistique, « Les scénarios de l'évolution de la population de la Suisse et des cantons, de 2025 à 2055 », Neuchâtel 2025.

Office fédéral de la statistique, « Comportement de la population en matière de mobilité », Neuchâtel, 2023.

MAGGIORI, Christian, « Qui sont les personnes âgées d'aujourd'hui ? », Présentation dans le cadre de la formation continue « Politiques communales de la vieillesse », Fribourg, le 31 août 2023.

« Digital Senior », ProSenectute, 2020.

Litra, « Etude comparative des prix : l'offre de TP suisse en comparaison internationale, janvier 2025.

Image 1 : <https://www.bew-web-agency.fr/pyramide-de-maslow-pour-booster-vos-ventes/>

## **Annexe**



## Évaluation des besoins en matière de mobilité

Questionnaire à remplir par les citoyen-ne-s né-e-s avant  
**1960** et domicilié-e-s dans le district de la Veveyse

À retourner à Pro Senectute Fribourg avant le **28 février 2025** à l'aide de  
l'enveloppe préaffranchie

Toutes les réponses à ce questionnaire seront traitées de manière confidentielle. Les personnes souhaitant répondre à ce questionnaire de manière anonyme peuvent également le faire. Le sondage vous prendra entre 10 et 15 minutes à remplir.

Pro Senectute à Châtel-St-Denis se tient à disposition pour aider les personnes qui le souhaitent à compléter ce formulaire. En cas de besoin, vous pouvez vous rendre dans les bureaux de Pro Senectute dans le bâtiment du RSSV, ou nous contacter par téléphone au +41 78 319 35 85.

Nous vous serions reconnaissant-e-s de bien vouloir retourner ce formulaire à Pro Senectute à Fribourg d'ici le 28 février 2025.

Pour vous remercier pour le temps consacré à cette étude, 5 répondant-e-s seront tiré-e-s au sort afin de gagner une carte journalière Frimobil !

Si cela est possible pour vous, nous vous invitons à remplir le questionnaire en scannant le QR code avec votre téléphone portable. Le travail de traitement des données sera simplifié. Merci d'avance !



(Cochez ce qui convient, plusieurs réponses sont parfois possibles)

## Démographie

---

### 1. Quelle est votre commune de résidence ?

---

.....

### 2. Où habitez-vous actuellement ?

---

- ☐ Dans une maison
- ☐ Dans un appartement
- ☐ Dans un logement adapté
- ☐ Autre (précisez) : .....

### 3. Est-ce que votre logement...

---

**...est accessible sans difficulté ? (rampes d'accès, pas de seuil, adaptations dans la salle de bains)**

Tout à fait    ☐       ☐       ☐       ☐       ☐       Pas du tout

**...est adapté à vos besoins ?**

Tout à fait    ☐       ☐       ☐       ☐       ☐       Pas du tout

**...dispose d'un système d'appel d'urgence (montre) ?**

Tout à fait    ☐       ☐       ☐       ☐       ☐       Pas du tout

### 4. Votre état physique/psychique affecte-t-il votre mobilité pour vos déplacements quotidiens ?

---

- ☐ Oui
- ☐ Non

## Entourage et environnement social

---

### 5. Vous vivez :

---

- ☐ Seul-e
- ☐ En couple
- ☐ Avec d'autres membres de ma famille (enfants, petits-enfants, etc.)
- ☐ Autre (précisez) : .....

### 6. Avez-vous de la famille ou un entourage proche (hors ménage) ?

---

- ☐ Oui, à proximité, avec des liens réguliers
- ☐ Oui, à proximité, avec des liens ponctuels, peu réguliers
- ☐ Oui, à proximité, mais avec pas ou très peu de liens
- ☐ Oui, éloignée géographiquement, mais avec des liens réguliers
- ☐ Oui, éloignée géographiquement, mais avec des liens ponctuels, peu réguliers
- ☐ Oui, éloignée géographiquement, mais avec pas ou très peu de liens
- ☐ Non, je n'ai pas de famille ou d'entourage proche

### 7. Considérez-vous avoir des relations de voisinage favorisant l'entraide ?

---

- ☐ Oui, à tout moment
- ☐ Oui, occasionnellement
- ☐ Oui, exceptionnellement
- ☐ Non, jamais

## Véhicules privés

---



### 8. Quels moyens de transport possédez-vous ?

---

*Plusieurs réponses sont possibles*

- ☐ Voiture
- ☐ Moto ou Scooter
- ☐ Abonnement CFF ou TPF
- ☐ Abonnement Mobility
- ☐ Vélo
- ☐ Aucun

**Si vous possédez un véhicule motorisé (voiture ou 2 roues), à quelle fréquence l'utilisez-vous ?**

*(Ex : sortir faire les courses puis rentrer = 1 déplacement)*

- ☐ Plusieurs fois par jour
- ☐ Une fois par jour
- ☐ 2 à 3 fois par semaine
- ☐ Moins de 2 fois par semaine
- ☐ 2 à 3 fois par mois
- ☐ Jamais

### 9. Quelles sont les principales utilisations de votre véhicule motorisé ?

---

*Plusieurs réponses sont possibles*

- ☐ Rendez-vous médicaux
- ☐ Courses (supermarché, pharmacie)

- ☐ Démarches administratives
- ☐ Visite à la famille ou aux proches
- ☐ Activités sociales, culturelles ou sportives
- ☐ Loisirs (cinéma, restaurant, promenades, etc.)
- ☐ Déchetterie
- ☐ Entraide à une tierce personne (enfant, personne à mobilité réduite)
- ☐ Activité professionnelle
- ☐ Autre (précisez)

**Si vous véhiculez un tiers avec votre propre voiture, à quelle fréquence le faites-vous ?**

- ☐ Chaque jour
- ☐ 2 à 3 fois par semaine
- ☐ 2 à 3 fois par mois
- ☐ Moins de 2 fois par mois

**10. Rencontrez-vous des difficultés en tant que conducteur-trice de véhicule motorisé ?**

---

- ☐ Oui, toujours
- ☐ Oui, parfois
- ☐ Oui, rarement
- ☐ Non, jamais

**Si oui, quels types de difficultés rencontrez-vous avec votre voiture ?**

- ☐ Problèmes de santé (mobilité, vue, douleurs)
- ☐ Appréhensions liées au trajet (trafic, accident)
- ☐ Environnement (météo, gel, neige, etc.)
- ☐ Places de parc et/ou accessibilité sur le lieu de destination
- ☐ Autre (précisez) : .....

**11. Si un service de transport solidaire était mis en place, seriez-vous intéressé-e à y participer en tant que conducteur-trice avec votre propre voiture ?**

---

*Il s'agit d'une question indicative, ce formulaire ne vous engage en rien.*

*Si oui, veuillez remplir le formulaire ci-dessous afin que nous puissions vous contacter ultérieurement.*

☐ Oui (ex : bénévolat, covoiturage, etc.)

☐ Non

Nom et Prénom : .....

Numéro de téléphone : .....

Adresse électronique : .....

---

**Autres transports**

---



**12. Quels moyens de transport privilégiez-vous ?**

---

*Plusieurs réponses sont possibles*

☐ Voiture en tant que conducteur-trice

☐ Voiture en tant que passager-ère

☐ Transports publics

☐ Moto ou Scooter

☐ Vélo

☐ Déplacements à pied

☐ Autre (précisez) : .....

### **13. A quelle fréquence sortez-vous de votre domicile ?**

---

*(Ex : sortir faire les courses puis rentrer = 1 déplacement)*

- ☐ Plusieurs fois par jour
- ☐ Une fois par jour
- ☐ 2 à 3 fois par semaine
- ☐ Moins de 2 fois par semaine
- ☐ 2 à 3 fois par mois
- ☐ Jamais

### **14. Pour quelles raisons vous déplacez-vous le plus souvent (tous types de transports confondus) ?**

---

*Plusieurs réponses sont possibles*

- ☐ Rendez-vous médicaux
- ☐ Courses (supermarché, pharmacie, etc.)
- ☐ Démarches administratives
- ☐ Visite à la famille ou aux proches
- ☐ Activités sociales, culturelles ou sportives
- ☐ Loisirs (cinéma, restaurant, promenades, etc.)
- ☐ Déchetterie
- ☐ Activité professionnelle
- ☐ Autre (précisez) : .....

### **15. Où vous rendez-vous le plus souvent ?**

---

*Indiquez un lieu (ville, village) par ligne*

- ☐ Pour faire vos courses ? .....
- ☐ Pour vos rendez-vous médicaux ? .....
- ☐ Pour une autre raison (précisez) : .....

**16. Considérez-vous avoir des difficultés à vous déplacer ?**

---

- ☐ Non, jamais
- ☐ Oui, parfois
- ☐ Oui, toujours

**Si oui, quelles difficultés rencontrez-vous pour vous déplacer ?**

- ☐ Problèmes de santé et/ou situation de handicap
- ☐ Difficultés à conduire mon véhicule (problèmes de santé, appréhensions)
- ☐ Mauvaise desserte des transports publics
- ☐ Appréhension des transports publics
- ☐ Appréhension à quitter le domicile
- ☐ Tributaire d'autres personnes pour sortir
- ☐ Coûts des déplacements
- ☐ Inaccessibilité (escaliers, absence de rampes)
- ☐ Autre (précisez) : .....



**17. Au cours de la dernière année, à quelle fréquence vous êtes-vous déplacé-e avec les moyens suivants ?**

---

*En cas d'indécision, indiquez la puce la plus proche de votre réalité.*

	Au quotidien	Au moins une fois par semaine	Plusieurs fois par mois (mais pas chaque semaine)	Plusieurs fois par an (mais pas chaque mois)	Jamais
A pied (hors loisirs)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En voiture comme passager- ère	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A vélo (hors loisirs)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avec votre véhicule motorisé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En taxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En transports publics	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En transports spécialisés (Ex : Passe- Partout, etc...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Transports publics

---



**18. A quel point est-il facile ou difficile pour vous d'accéder aux transports publics ?**

---

Très facile    ☐    ☐    ☐    ☐    ☐    Impossible

**19. Dans quelle mesure les transports publics sont-ils accessibles à pied depuis votre domicile ?**

---

1 = très accessibles (moins de 5 à 10 min à pied)

5 = inaccessibles (longue distance, trajet à pied dangereux, manque de trottoirs, dénivelés, etc...)

1    ☐    ☐    ☐    ☐    ☐    5

**20. Avez-vous des difficultés à organiser vos déplacements en transports publics ?**

---

- ☐ Oui
- ☐ Non

**Si oui, quelles difficultés rencontrez-vous ?**

- ☐ Manque de transports publics dans ma zone (accès en moins de 5 à 10 min à pied)
- ☐ Fréquence / Horaires des transports publics inadaptés
- ☐ Inaccessibilité des arrêts de bus / gares (trottoirs, rampes d'accès, dénivelés, etc.)

- ☐ Manque d'informations sur les itinéraires
- ☐ Difficultés à prendre un billet de bus / train
- ☐ Coûts des transports publics
- ☐ Autre (précisez) : .....

### Besoins spécifiques

---



#### **21. Avez-vous recours ou avez-vous eu recours par le passé à des services de transport spécialisé**

---

*(Ex : Passe-Partout, Transports du Cœur, EasyAid)*

- ☐ Oui
- ☐ Non

**Si oui, les services de transport spécialisé sont-ils / étaient-ils :**

- ☐ Votre moyen de transport principal
- ☐ Un moyen de transport en complément de l'aide de tiers
- ☐ Un moyen de transport ponctuel (ex : suite à un accident)

**Si oui, êtes-vous satisfait-e de l'offre actuelle en Veveyse ?**

- ☐ Oui
- ☐ Non

**Si non, pourquoi ?**

(Précisez) : .....

**22. Quels services de mobilité additionnels seraient utiles pour vous ?**

---

*Plusieurs réponses sont possibles*

- ☐ Transports à la demande (taxi, service de navette)
- ☐ Accompagnement pour les déplacements (assistant, bénévole)
- ☐ Solutions de covoiturage
- ☐ Transports publics plus fréquents
- ☐ Autre (précisez) : .....

**23. Seriez-vous intéressé-e par des formations ou séances d'information sur l'utilisation des transports publics et des services de mobilité ?**

---

- ☐ Oui
- ☐ Non

**24. Dans quelle mesure les coûts des transports sont-ils un frein à vos déplacements ?**

---

Léger frein      ○      ○      ○      ○      ○      Frein élevé

**25. Par mois, quel montant consacrez-vous à vos déplacements ?**

---

- ☐ Entre 0 et 50 francs
- ☐ Entre 50 et 100 francs
- ☐ Entre 100 et 150 francs
- ☐ Entre 150 et 200 francs
- ☐ 200 francs ou plus

**26. Si vous êtes bénéficiaire des prestations complémentaires de l'AVS, connaissez-vous la possibilité de vous faire rembourser les frais de transport liés à vos rendez-vous médicaux ?**

---

- ☐ Oui, je connais cette possibilité
- ☐ Non, je ne connais pas cette possibilité
- ☐ Je ne suis pas bénéficiaire des prestations complémentaires de l'AVS

**27. Seriez-vous ouvert-e à utiliser un service de covoiturage ou de taxi partagé avec les senior-e-s ?**

---

- ☐ Oui
- ☐ Non

**28. Aimeriez-vous bénéficier d'un système de transport à la demande ?**

---

*(Ex : service de navette à domicile ou de taxi solidaire)*

- ☐ Oui
- ☐ Non

**29. Si votre mobilité devait être fortement altérée, quels moyens de transport imaginez-vous privilégier ?**

---

.....

.....

.....

.....

.....

## Suggestions

---

**Avez-vous des suggestions sur les améliorations à apporter à la mobilité des senior-e-s dans votre région ?**

---

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**Y a-t-il autre chose que vous souhaiteriez partager concernant vos besoins en matière de mobilité ?**

---

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

## Votre profil

---

Vous êtes : ☐ Une femme ☐ Un homme

**Votre année de naissance :** .....

Pensez-vous que votre lieu de résidence vous permet de maintenir un bon niveau de mobilité pour les années à venir ?

☐ Oui ☐ Non

Si non, envisagez-vous un déménagement pour garantir votre mobilité ?

☐ Oui ☐ Non

Pourquoi ?

.....

Exercez-vous encore une activité professionnelle ou du bénévolat ?

☐ Activité professionnelle ☐ Bénévolat ☐ Aucun

Si oui, laquelle ? .....

## Votre identité et coordonnées (facultatif)

---

Nom et Prénom : .....

Adresse : .....

E-mail et numéro de téléphone : .....

- ☐ Je souhaite désormais recevoir des informations de Pro Senectute par e-mail (activités, conférences, cours, etc.)
- ☐ Je souhaite être informé-e des résultats de l'enquête

**Merci d'avoir répondu à ce questionnaire !**

---