

# **Cadrage de la mobilité des personnes handicapées : une comparaison des territoires national et régional.**

**Virginie Dejoux, INRETS-DEST : [virginie.dejoux@inrets.fr](mailto:virginie.dejoux@inrets.fr)**

## **1. Introduction**

Le vieillissement tendanciel de la population, entraîné par un recul de la mortalité et de la natalité (Brutel 2002), est susceptible d'affecter la mobilité de l'ensemble de la population. L'augmentation de la prévalence de toutes les formes d'incapacités et de limitations fonctionnelles, en l'absence de toute autre modification des déterminants des besoins de transports ou d'une adaptation du système d'offre, est donc susceptible d'entraîner une augmentation du nombre de personnes éprouvant des difficultés à se déplacer seules et sans aide en dehors de leurs domiciles (Hauet, Ravaud, 2001 et 2002). De plus, l'augmentation tendancielle des distances moyennes parcourues par les individus qui se déplacent, la disparition des services de proximité, l'atomisation croissante des réseaux sociaux ou familiaux, sont autant de facteurs d'évolution des modes de vie pouvant rendre plus difficile la satisfaction des besoins de mobilité.

L'objectif de cette communication est double : analyser les diverses caractéristiques des personnes en situation de gêne dans leurs déplacements et étudier l'impact de ces difficultés sur leur mobilité au niveau national et régional. Ainsi, toutes les déficiences entraînent-elles une gêne dans les déplacements ? Quelles sont celles qui expliquent le plus cette gêne ? Les différentes déficiences ont-elles pour conséquence un niveau de gêne similaire ? Les personnes en situation de handicap dans les déplacements ont-elles des caractéristiques sociodémographiques spécifiques ? La mobilité de ces personnes est-elle réduite ? L'Ile-de-France présente-t-elle des spécificités régionales en terme de mobilité des personnes en situation de handicap ? ...sont autant de questions auxquelles cette étude tente d'apporter une réponse.

Cette recherche s'appuie sur l'enquête Handicap-Incapacité-Dépendance (HID), réalisée par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) en France en 1999 sur les conséquences des problèmes de santé sur l'intégrité physique, la vie quotidienne et la vie sociale des personnes vivant à domicile (les personnes vivant en institution faisant l'objet d'une autre vague de la même série d'enquêtes) (Mormiche, 1998). Il s'agit de la première enquête exclusivement consacrée au phénomène du handicap auprès d'un échantillon représentatif de la population française. D'après cette enquête, 39 % de la population française qui réside en ménage ordinaire déclare au moins une déficience, c'est-à-dire une perte ou un dysfonctionnement des diverses parties du corps ou du cerveau. Comme nous le dit Pierre Minaire, « le handicap est l'expression de la confrontation entre l'incapacité d'un sujet, c'est-à-dire sa réduction fonctionnelle et la vie quotidienne ». Plus précisément, Patrick Fougeyrollas et ses collaborateurs québécois indiquent qu'une situation de handicap correspond à la réduction de la réalisation des habitudes de vie, résultant de l'interaction entre les facteurs personnels (déficiences, incapacités et autres caractéristiques personnelles) et les facteurs environnementaux (Minaire, 1992 et Ebersold 2002). Ainsi, on comprend aisément qu'une déficience ou une incapacité demeure tandis que le handicap lié à une situation peut être atténué voir supprimé. Aussi, les situations de handicap étant liées à un environnement inadapté, ces situations peuvent être vécues non seulement de manière durable par les

personnes en fauteuil roulant, aveugles, muettes ou handicapées mentales, mais également par les enfants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les parents avec poussettes... autrement dit par l'ensemble de la population à un moment ou à un autre (Chanut, Michaudon, 2004). Ainsi aujourd'hui, les interventions axées sur l'amélioration des capacités de l'individu s'accompagnent d'actions visant à modifier l'environnement par la suppression des obstacles qu'il peut présenter (Ravaud, Dejeammes, 1997).

Si l'on cherche à terme à agir sur les situations de gêne dans le but de diminuer ou faire disparaître ce handicap, il est opportun tout d'abord de dénombrer les personnes ayant un handicap dans leurs déplacements. Ceci est possible dans l'enquête HID à partir des réponses exprimées sur la gêne, qui montrent qu'en France en 1999, 10 % des personnes déclarent être gênées dans leurs déplacements, dont près de 3 % ne peuvent pas se déplacer seules. L'enquête HID permet aussi de comprendre l'origine des gênes exprimées, d'identifier les personnes concernées et d'analyser la mobilité des personnes se déclarant gênées dans leurs déplacements. Ce sont ces trois points qui sont développés dans cette communication.

## 2. L'impact des déficiences sur les difficultés de déplacement

### 2.1 Influence des déficiences sur la déclaration d'une gêne dans les déplacements

D'après l'enquête HID, un peu plus de la moitié des individus touchés (51,1 %) ne déclarent qu'une seule déficience, alors que l'autre moitié en déclarent entre deux et douze. Aussi, chaque individu n'étant pas touché par une déficience unique, il paraît important d'étudier les conséquences de chacune des déficiences sur la gêne dans les déplacements « toute chose égale par ailleurs », c'est-à-dire en prenant les déficiences individuellement l'une après l'autre. Pour cela, nous avons dans un premier temps réalisé une régression logistique, à l'aide d'un modèle logit (Gourieroux, 1989 et Le Blanc et al, 2000), de la gêne ou non gêne dans les déplacements en intégrant l'ensemble des déficiences comme variables explicatives. Il en ressort que uniquement deux d'entre elles ne sont pas significatives, c'est-à-dire qu'elles n'ont aucune influence sur cette gêne : le bégaiement et les déficiences esthétiques. Les 37 autres déficiences ont une influence positive sur les difficultés rencontrées dans les déplacements, c'est-à-dire que le fait de déclarer l'une ou l'autre de ces déficiences s'accompagne d'une probabilité plus grande de déclarer une gêne dans ses déplacements.

Les modèles de régressions logistiques de type logit, nous permettent de classer les déficiences selon leur importance dans la gêne déclarée lors des déplacements. Notons que, parmi les dix déficiences qui expliquent le plus la déclaration d'une gêne dans les déplacements, six sont des déficiences motrices (tableau 1). On y retrouve également deux déficiences intellectuelles, que sont un retard mental moyen, grave, profond ou sévère et une perte des acquis intellectuels, troubles de la mémoire ou désorientation temporo-spatiale. Les dix déficiences qui expliquent le moins les difficultés ressenties dans les déplacements, sont quant à elles des déficiences non visibles, telles que les déficiences du sang ou de l'immunité, les déficiences endocriniennes, viscérales...

Tableau 1 : Classement des déficiences selon leur importance dans la gêne déclarée lors des déplacements (à partir de la statistique « log-vraisemblance » des modèles réduits)

Modèle privé de :	Statistique (-2LogL) du modèle réduit	Ecart: 2[LogL-LogL <sub>0</sub> ]
Autre déficience motrice des membres	17503,38	1293,87

Des deux membres inférieurs (paraplégie, amputation, paralysie...)	17021,74	812,23
D'une seule jambe (Paralysie, amputation, fracture col fémur...)	16768,43	558,92
Mal voyant	16602,54	393,03
Retard mental moyen, grave, profond ou sévère	16564,34	354,83
Des deux membres d'un même côté (hémiplégié...)	16557,87	348,36
Déficience du tronc (scoliose, lombalgie...)	16464,89	255,39
Déficience motrice non précisée	16443,96	234,45
Perte des acquis intellectuels, troubles de la mémoire, désorientation temporo-spatiale (maladie d'Alzheimer, démence...)	16361,87	152,36
Aveugle complet (ou seule perception de la lumière)	16359,60	150,10
Déficience cardio-vasculaire	16352,89	143,38
Autre déficience motrice non classée ailleurs	16339,07	129,57
Douleurs	16335,44	125,94
Des quatre membres (Tétraplégie...)	16331,66	122,15
Vertiges, troubles de l'équilibre	16307,75	98,24
Troubles du comportement, troubles de la personnalité et des capacités relationnelles	16280,49	70,98
Polyhandicap	16273,05	63,54
Déficiences respiratoires	16269,81	60,30
Asthénie, fatigue	16255,84	46,33
Autres troubles de la vision (champ visuel, couleurs...)	16255,44	45,93
Autres déficiences ou déficiences non précisées	16253,63	44,12
D'un seul bras (Paralysie, amputation, fracture...)	16249,96	40,46
Déficience rénale ou urinaire (y.c. incontinence des urines)	16245,45	35,94
Pertes intermittentes de la conscience (épilepsie)	16245,02	35,52
Troubles de l'humeur, dépression...	16240,63	31,12
Autre trouble du langage (aphasie, dysphasie, dyslexie)	16236,33	26,82
Absence totale de parole (mutisme...)	16235,00	25,50
Déficience du tube ou des organes digestifs (y.c. incontinence des selles)	16232,87	23,36
Autres troubles de la voix et parole (atteinte cordes vocales, laryngectomie...)	16227,90	18,39
Déficience du sang ou de l'immunité (leucémie, hémophilie, SIDA...)	16227,41	17,91
Retard léger, déficience intellectuelle légère, troubles de l'acquisition et des apprentissages	16224,18	14,68
Autres troubles psychiques (y.c. maladie mentale non classée, énurésie et encoprésie)	16223,54	14,03
Déficience endocrinienne (diabète, thyroïde...)	16221,29	11,79
Sourd (surdité complète)	16220,95	11,44
maladie sans déficience	16219,58	10,08
Autre déficience viscérale (y.c. génito-sexuelle)	16217,08	7,57
Mal entendant	16215,57	6,06

Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

## 2.2 Différenciation de l'influence des déficiences selon le niveau de gêne dans les déplacements

L'enquête HID permet de différencier les personnes connaissant une simple gêne dans les déplacements de celles « limitées sur certains ou tous les itinéraires ». Afin de détecter les

déficiences qui entraînent le niveau de gêne le plus élevé (limité sur tous les itinéraires), nous avons réalisé une seconde régression logistique parmi uniquement les personnes ayant déclaré une difficulté dans leurs déplacements en opposant la gêne simple ou limitation sur certains itinéraires à la gêne la plus élevée. Cette fois, seulement 19 déficiences sont significatives (tableau 2). Ainsi, être aveugle, muet, avoir un retard mental moyen à sévère, être tétraplégique, ou hémiparalysé par exemple s'accompagne d'une probabilité plus grande de déclarer le niveau de gêne le plus élevé. A l'inverse, avoir des douleurs, une scoliose, ou des troubles de l'humeur a pour conséquence un niveau de gêne moins important.

Tableau 2 : Déficiences explicatives du niveau de gêne le plus élevé dans les déplacements

Déficiences	Paramètres	Probabilité > Chi2
Aveugle complet (ou seule perception de la lumière)	1,3789	<,0001
Absence totale de parole (mutisme...)	1,0453	<,0001
Retard mental moyen, grave, profond ou sévère	0,7407	<,0001
Des quatre membres (Tétraplégie...)	0,5843	<,0001
Des deux membres d'un même côté (hémiparalysie...)	0,5699	<,0001
Des deux membres inférieurs (paraplégie, amputation, paralysie...)	0,4392	<,0001
Mal voyant	0,4253	<,0001
Pertes intermittentes de la conscience (épilepsie)	0,4054	0,0018
Polyhandicap	0,3940	0,0019
Perte des acquis intellectuels, troubles de la mémoire, désorientation temporo-spatiale (maladie d'Alzheimer, démence...)	0,3588	<,0001
Sourd (surdité complète)	0,3304	0,0074
Autres troubles de la voix et parole (atteinte cordes vocales, laryngectomie...)	0,2814	0,0053
Autre déficience motrice des membres	0,2127	<,0001
Vertiges, troubles de l'équilibre	0,2008	0,0005
Troubles du comportement, troubles de la personnalité et des capacités relationnelles	0,1832	0,0263
Autres déficiences ou déficiences non précisées	0,1157	0,0021
Troubles de l'humeur, dépression...	-0,1195	0,0334
Douleurs	-0,1246	0,0048
Déficience du tronc (scoliose, lombalgie...)	-0,2294	<,0001

Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

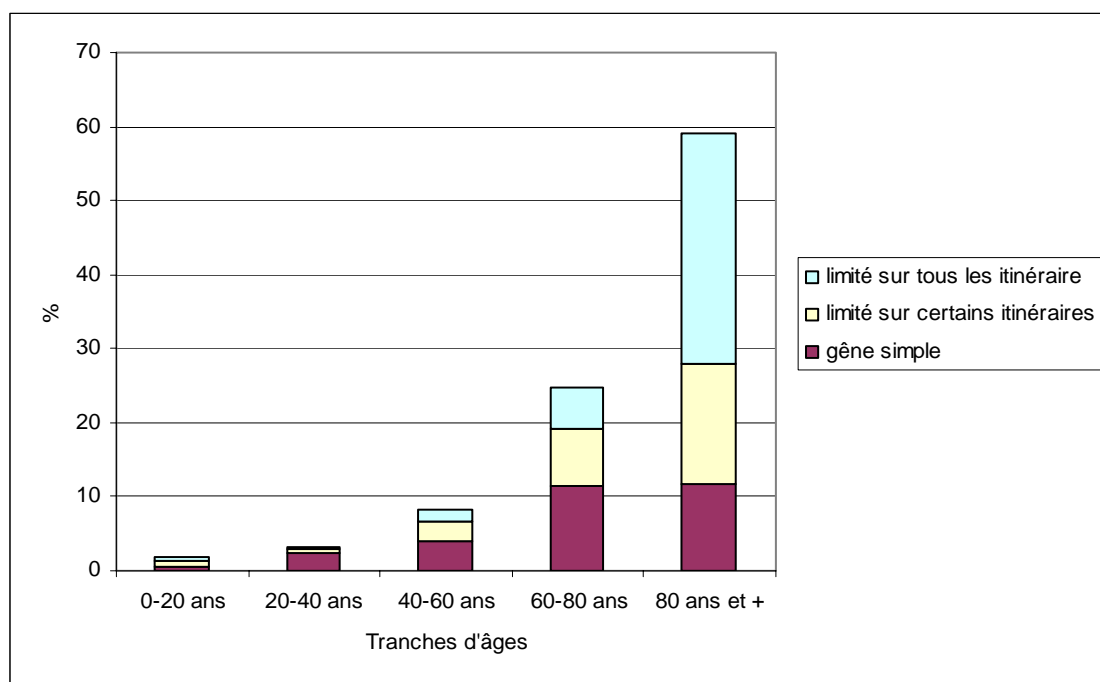
Au vu des résultats il est important de noter que ce traitement de la question de gêne dans les déplacements est fait à partir de réponses déclaratives. Nous n'avons pas affaire à une observation en situation, mais à des personnes répondant au questionnaire de l'enquête HID, selon leur vécu et leur ressenti. La déclaration de cette gêne dépendant des expériences antérieures et quotidiennes de la personne et de sa perception de sa mobilité et de ses difficultés, on peut supposer qu'elle variera selon l'origine de la déficience. En effet, une personne ne ressentira ni ne s'adaptera pas de façon identique à une même déficience selon que celle-ci soit de naissance, acquise par accident ou maladie ou enfin liée au vieillissement.

### 3. Les caractéristiques sociodémographiques des personnes gênées dans leurs déplacements

D'après l'enquête HID, en 1999, sur l'ensemble de la population métropolitaine vivant à domicile, plus de 5 370 000 personnes se déclarent gênées dans leurs déplacements. Cette population se distingue par plusieurs caractéristiques sociodémographiques :

- Tout d'abord les femmes sont surreprésentées : 60,4 % des personnes gênées sont des femmes alors qu'elles sont 51,4 % dans l'ensemble de la population. Le taux de féminisation croît d'ailleurs avec le niveau de gêne.
- Plus le niveau de gêne dans les déplacements augmente, plus la part des 60 ans et plus est importante. Alors que les personnes âgées de 60 ans et plus représentent 20,2 % de la population française, le groupe des personnes déclarant une simple gêne en compte plus de 56 % et celui des personnes limitées sur tous les itinéraires près de 75 %. Cette tendance se confirme lorsque l'on observe la gêne déclarée par tranche d'âge : alors que moins de 10 % des personnes déclarent une gêne dans les tranches d'âges les plus jeunes, près de 25 % des personnes âgées de 60 à 80 ans et 60 % de celles âgées de 80 ans et plus, en déclarent une. De même, à partir de 60 ans les limitations sur l'ensemble des itinéraires deviennent importantes atteignant respectivement pour les deux dernières tranches d'âge, près de 6 % et 31 % (alors qu'elles atteignent au plus 1,6 % pour les tranches plus jeunes).

Graphique 1: Niveau de gêne déclarée selon la tranche d'âge

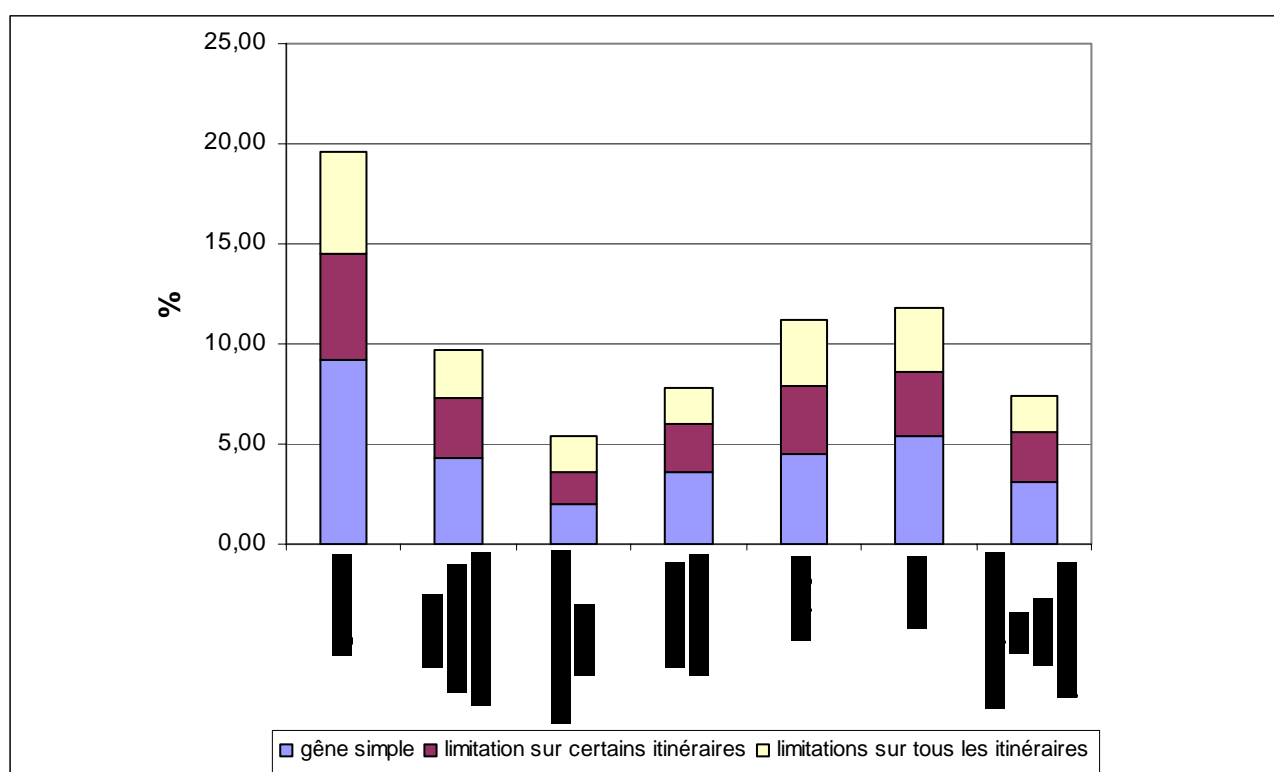


Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

- Si l'on observe maintenant les occupations professionnelles, on constate des différences significatives entre les personnes gênées et l'ensemble de la population : découlant des observations précédentes liées à l'âge, la part des retraités ou retirés des affaires est largement supérieure chez les personnes gênées à celles de l'ensemble de la population (57,9 % contre 23 %) et croît de manière importante avec le niveau de gêne, atteignant 64% pour les personnes déclarant le niveau de gêne le plus élevé. Inversement la part des personnes actives chez les personnes gênées dans leurs déplacements est largement inférieure à celle de l'ensemble de la population française. Enfin, l'invalidité entrant dans la catégorie des autres inactifs, on retrouve logiquement une part de cette catégorie largement supérieure chez les personnes gênées que chez les autres.

- Si l'on s'attache au milieu social des individus à travers la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence du ménage, on retrouve des disparités (graphique 2) : les personnes appartenant à un ménage où la personne de référence est cadre ou exerce une profession libérale ou une profession intermédiaire déclarent moins de gêne que celles issues d'un ménage d'artisans, de commerçants, de chefs d'entreprises, d'employés ou surtout d'ouvriers. L'hypothèse d'une moindre gêne dans les déplacements des personnes les plus hautes dans l'échelle sociale et inversement semble apparaître au travers des résultats précédents.

Graphique 2 : Part des personnes déclarant une gêne selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence du ménage



Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

Diverses caractéristiques sociodémographiques spécifiques aux personnes déclarant une gêne dans leurs déplacements ressortent de ces analyses : d'une part, il y a une large majorité de femmes, de personnes âgées de plus de 60 ans et de retraités parmi les personnes connaissant une gêne dans leurs déplacements. Néanmoins, dans ces dernières analyses, divers effets de structures peuvent conduire à des interprétations erronées. On peut par exemple se demander si la plus forte proportion de femmes chez les personnes gênées dans leurs déplacements n'est pas une conséquence de l'âge avancé de cette population ; l'espérance de vie des femmes étant supérieure à celle des hommes en France, le haut de la pyramide des âges est en faveur des femmes. Il est alors nécessaire d'isoler les effets propres de telle ou telle variable, analyse que nous mettrons en œuvre à l'aide d'une régression logistique, à partir d'un modèle logit, de la gêne ou non gêne dans les déplacements en intégrant les variables explicatives suivantes : l'âge, le sexe et la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence.

Il se confirme ainsi que (tableau 3):

- La gêne est d'autant plus forte que les personnes sont âgées et réciproquement d'autant plus faible que les personnes sont jeunes.
- Les femmes déclarent une gêne dans les déplacements supérieure à celle des hommes.
- Plus on monte dans l'échelle sociale, plus la gêne est faible et inversement.

Tableau 3 : Facteurs explicatifs de la gêne dans les déplacements

	Paramètres	Probabilité >Chi2
<b>Age:</b>		
0-20 ans	-0,8234	<,0001
20-40 ans	-0,5419	<,0001
40-60 ans	0	référence
60-80 ans	0,1268	<,0001
80 ans et +	1,1372	<,0001
<b>Sexe:</b>		
hommes	0	référence
femmes	0,1581	<,0001
<b>PCS de la personne de référence</b>		
agriculteurs	0,0983	0,0806
artisans, commerçants, chefs d'entreprise	-0,1278	0,0154
cadres, professions intellectuelles supérieures	-0,4185	<,0001
professions intermédiaires	-0,1385	0,0020
employés	0	référence
ouvriers	0,1576	<,0001
autres personnes sans activité professionnelle	0,4185	0,0011

Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

Afin de tester l'importance des variables sociodémographiques retenues dans la gêne déclarée, nous avons de nouveau calculé la statistique « log-vraisemblance » des modèles réduits. Le modèle où toutes les variables explicatives sont représentées donne une statistique  $-2\text{Log}L_0 = 20\,460,923$ . Nous avons ensuite retiré chaque variable parmi celles retenues, pour estimer les modèles réduits, afin de détecter les caractéristiques qui expliquent le plus la gêne dans les déplacements (tableau 4). L'âge est ainsi la variable explicative la plus importante de la gêne déclarée dans les déplacements, devant l'échelle sociale, le lien avec la personne de référence et enfin le sexe.

Tableau 4 : Classement des caractéristiques sociodémographiques selon leur importance dans la gêne déclarée (à partir de la statistique « log-vraisemblance » des modèles réduits)

Modèle privé de:	Statistique (-2LogL) du modèle réduit	Ecart : 2[LogL-LogLo]
Age (5modalités)	21269,912	808,989
PCS de la personne de référence (7 modalités)	20806,160	345,237
Sexe (2 modalités)	20546,955	86,032

Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

#### 4. La mobilité des personnes en situation de handicap dans les déplacements :

##### 4.1 L'intérêt d'une étude sur deux niveaux géographiques : la France métropolitaine et la région Ile-de-France

La prise en compte et la comparaison de ces deux types d'échelle que sont la France métropolitaine et la région Ile-de-France, permettront d'éclairer la manière dont la mobilité des personnes en situation de handicap est influencée par le territoire. L'objectif de cette analyse est de montrer l'importance de la dimension territoriale et notamment d'aménagement du territoire dont les enjeux se situent souvent aux échelons locaux et régionaux, dans la mobilité des personnes en situation de handicap.

L'Ile-de-France, qui avec près de 11 millions d'habitants, regroupe 18,7 % de la population métropolitaine sur 2,2 % du territoire, est une région présentant de nombreuses spécificités. Tout d'abord, la population d'Ile-de-France diffère fortement de celle de la France métropolitaine dans sa structure par âge et par sexe. Occupant une place centrale dans les échanges entre régions, l'Ile-de-France attire de nombreux jeunes actifs, et enregistre simultanément de nombreux départs de familles avec enfants et de retraités. Ainsi, elle regroupe moins de personnes âgées et à contrario plus de personnes en âge d'être actives: 31,5% de la population francilienne a entre 20 et 40 ans, contre 28,1 % de la population métropolitaine (tableau 5). La répartition de la population selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence est également sensiblement différente dans cette région : les personnes issues de ménages d'agriculteurs et d'ouvriers sont sous représentées en Ile-de-France. Inversement, l'Ile-de-France connaît une surreprésentation de personnes issues de ménages dont le chef de ménage est cadre, exerce une profession intellectuelle supérieure ou une profession intermédiaire.

Tableau 5 : Caractéristiques sociodémographiques de la population en France métropolitaine et en Ile-de-France

Caractéristiques	France	Ile de France
<b>Âges (%)</b>		
0 à 19 ans	24,6	25,2
20 à 39 ans	28,1	31,5
40 à 59 ans	26,0	26,6
60 à 74 ans	13,6	10,8
75 ans ou plus	7,7	5,8
<b>Sexe (%)</b>		
Hommes	48,6	48,4
Femmes	51,4	51,6
<b>PCS de la personne de référence (%)</b>		
Agriculteurs	2,2	0,2
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	6,2	6,0
Cadres, professions intellectuelles supérieures	11,1	20,1
Professions intermédiaires	15,5	17,7
Employés	11,3	14,1
Ouvriers	25,1	19,5
Retraités	22,3	17,2
Autres inactifs	6,3	5,2

Source : Recensement de la population de 1999, INSEE



L'Ile-de-France ayant un réseau de transport en commun large et dense, la mobilité quotidienne des franciliens diffère de celle de l'ensemble des personnes résidant sur le territoire national. Le nombre de déplacements par jour par personne est légèrement plus élevé en Ile-de-France et surtout la répartition des modes utilisés est très différente dans cette région par rapport à l'ensemble de la France. Alors que plus de 63 % des déplacements en France un jour de semaine s'effectuent en voiture, c'est le cas pour moins de 44 % des déplacements des franciliens (tableau 6). A l'inverse les franciliens utilisent plus les transports collectifs et la marche.

Tableau 6 : Mobilité de la population âgée de 6 ans et plus en France et en Ile-de-France

		France	Ile de France
<b>nombre moyen de déplacement par jour par personne</b>		3,2	3,5
<b>Modes</b>			
	Marche	23,2	34,1
	2 roues	4,2	2,1
	Voitures	63,3	43,9
	Transports collectifs	9,0	19,4
	Autres modes	0,2	0,5

Source : Madre J-L. et Maffre J. 1997

Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France

Ayant une densité plus de 8 fois supérieure à celle de la France, une pyramide des âges plus jeune, des catégories sociales plus favorisées et un système de transport en commun plus large et plus dense, on peut se demander si la mobilité des personnes en situation de handicap dans les déplacements se différencie dans cette région par rapport au reste de la France métropolitaine. Nous analysons donc la mobilité selon la gêne déclarée dans les déplacements, dans un premier temps sur le territoire national, puis en comparant l'Ile-de-France avec le reste du territoire.

## 4.2 Mobilité et gêne dans les déplacements sur le territoire national

Précisons tout d'abord que la définition du déplacement retenue dans l'enquête s'articule essentiellement autour du motif du déplacement et non autour de l'idée de destination (en particulier, l'aller et le retour comptent ensemble pour un même déplacement).

### 4.2.1 Une mobilité plus faible

Lorsque l'on observe la mobilité en semaine (on exclue ici les déplacements effectués les samedi et dimanche), des personnes gênées dans leurs déplacements, on constate qu'elles sont moins mobiles que les autres (Madre, 1997) et ce d'autant plus que le niveau de gêne est important (tableau7). Alors qu'à peine 12 % de la population française ne s'est pas déplacée la veille de l'enquête, c'est le cas pour près de 40 % des personnes gênées dans leurs déplacements.

Si l'on observe les raisons de ces non déplacements, on constate que quel que soit le niveau de gêne déclaré la première raison citée est le fait de ne pas avoir besoin de sortir. Néanmoins, plus le niveau de gêne augmente, moins cette raison est citée et l'ordre des autres

raisons citées n'est pas le même selon le niveau de gêne. Les différences sont les suivantes : alors que l'ensemble de la population cite ensuite le fait de ne pas avoir envie de sortir et d'être *provisoirement* incapable de le faire, les personnes limitées sur l'ensemble des itinéraires, citent en second le fait d'être *tout à fait* incapable. Le fait de n'avoir personne pour les accompagner, est à l'origine de plus de 9 % des non déplacements la veille de l'enquête pour les personnes les plus limitées dans leurs déplacements (contre moins de 0,5 % pour les autres personnes gênées).

Le nombre moyen de déplacement par jour et par personne diminue également lorsque le niveau de gêne augmente (1,11 pour l'ensemble de la population contre 0,79 pour les personnes gênées) et ce même parmi uniquement les personnes qui se déplacent.

Tableau 7: Mobilité de la population française âgée de 6 ans et plus selon le niveau de gêne déclarée dans les déplacements

Caractéristiques	Ensemble de la population française	personnes gênées dans leurs déplacements			
		gêne simple	limité sur certains itinéraires	limité sur tous les itinéraires	ensemble des personnes gênées
<b>% personnes sans déplacement</b>	11,8	25,8	36,4	66,5	39,4
<b>raisons non déplacements (%)</b>					
pas besoin	54,2	67,3	44,5	39,9	49,2
pas envie	20,6	22,3	28,2	16,0	21,1
provisoirement incapable	10,9	6,8	17,9	5,0	9,0
tout à fait incapable	3,5	0,6	1,6	23,7	11,0
nécessité de rester au domicile	4,0	0,8	3,5	2,6	2,3
pas de moyens accessibles ou disponibles	1,0	0,1	0,0	0,8	0,4
personne pour accompagner	1,4	0,2	0,5	9,2	4,2
Autres raisons	4,4	1,8	3,9	2,8	2,8
<b>nombre moyen de déplacements hors retour au domicile</b>					
par personne	1,11	1,04	0,78	0,36	0,79
par personne qui se déplace	1,44	1,41	1,24	1,07	1,31

Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

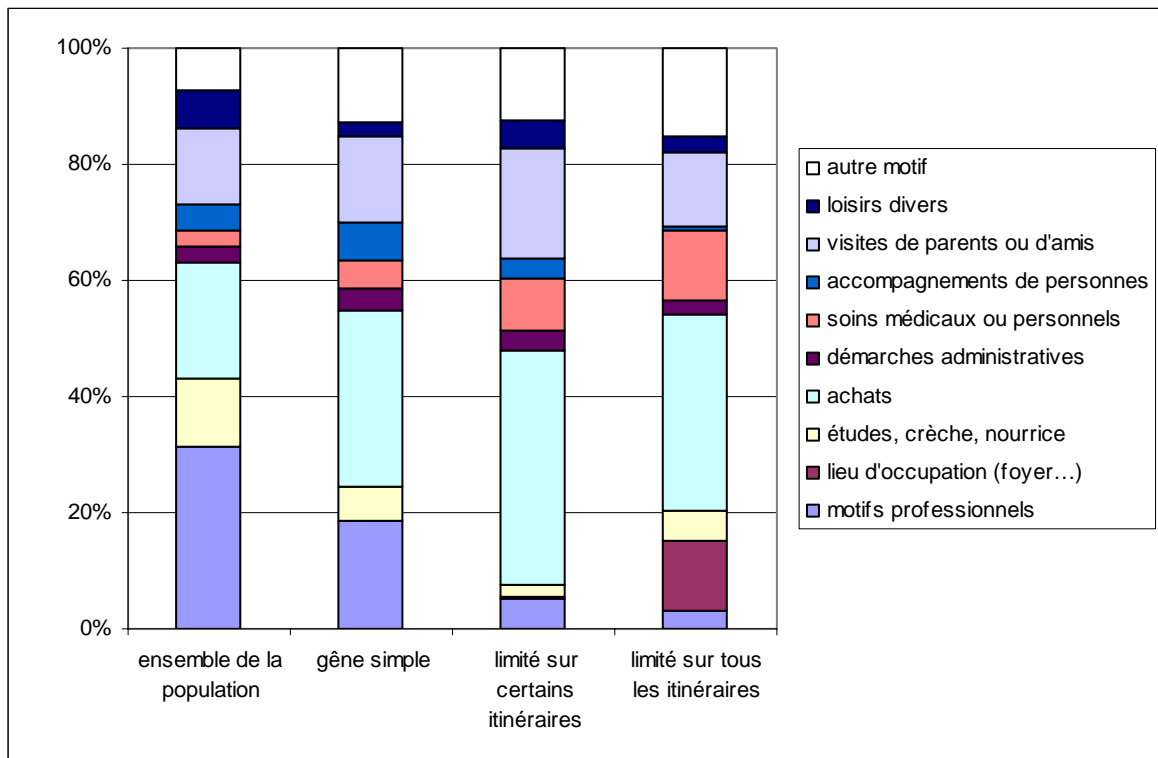
#### 4.2.2 : Des modes et motifs différents

Les motifs de déplacement diffèrent également selon le niveau de gêne exprimé : pour l'ensemble de la population française, le motif professionnel est la première raison de déplacement alors que dès qu'une gêne dans les déplacements est exprimée, le premier motif devient les achats (graphique 3). Pour l'ensemble des personnes gênées, on retrouve après les achats, les visites de parents ou d'amis, les motifs professionnels et les soins médicaux ou personnels qui sont à l'origine de près de 7 % de l'ensemble des déplacements.

Le premier contraste observé au niveau des modes de déplacement, est la moindre utilisation des transports collectifs urbains lors de l'augmentation de la gêne dans les déplacements (graphique 4). De manière corollaire, les personnes limitées sur l'ensemble des itinéraires utilisent plus la voiture que l'ensemble de la population française âgée de 6 ans et plus. Mais cette utilisation diffère : alors que la majorité des déplacements de la population française se font en tant que conducteur de voiture, on constate l'inverse pour les

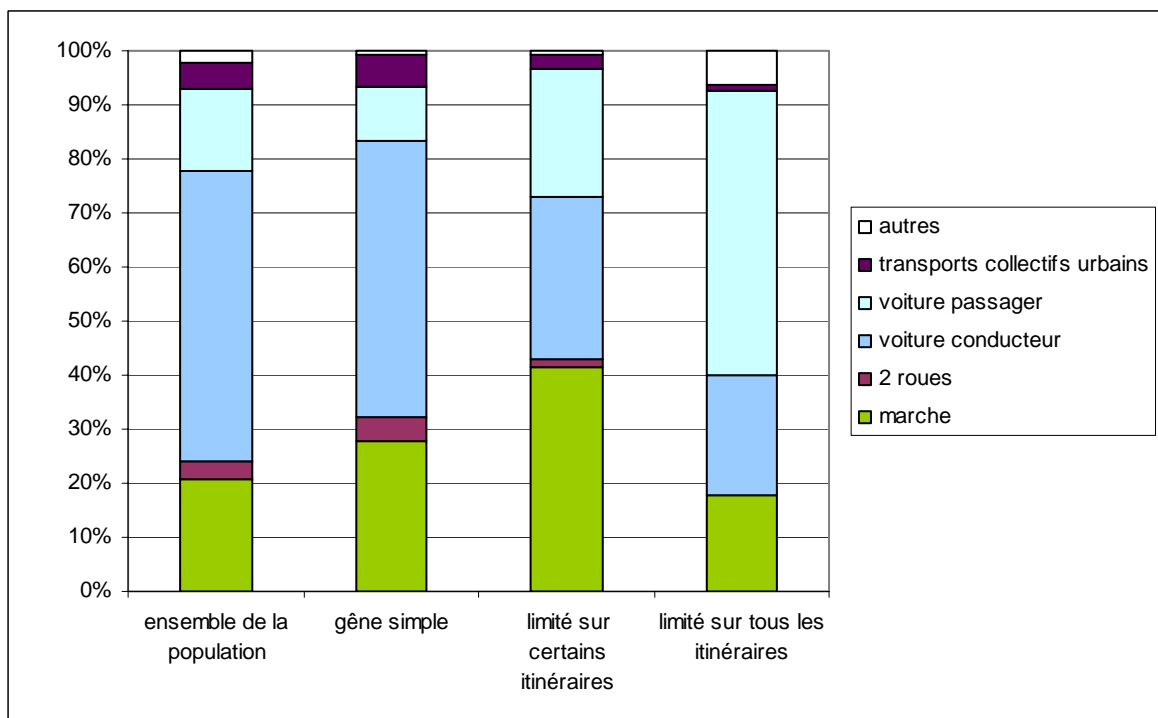
déplacements des personnes les plus gênées, se réalisant donc majoritairement en tant que passagers.

Graphique 3 : Motifs des déplacements selon le niveau de gêne déclaré



Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

Graphique 4 : Modes de déplacement selon le niveau de gêne déclaré.



Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

### 4.3 Mobilité et gêne dans les déplacements en Ile-de-France : comparaison avec le territoire national

En Ile-de-France, la part des personnes déclarant une déficience est légèrement plus faible (34,5 %) qu'en France (39,1 %). Aussi avec une part de moins de 8,5 %, les personnes déclarant une gêne sont moins représentées dans cette région (10 % en France) et ce quel que soit le niveau de gêne déclaré.

En observant la mobilité en semaine sur les deux niveaux géographiques, on constate que les personnes déclarant une gêne se déplacent plus en Ile-de-France que sur le territoire national : en effet, en Ile-de-France, 34,5 % des personnes déclarant une gêne ne se sont pas déplacées la veille de l'enquête, alors que ce pourcentage atteint 39,4 % en France.

Les raisons évoquées concernant les non déplacements, sont similaires à celles évoquées pour l'ensemble du territoire : le fait de ne pas avoir besoin de se déplacer, pas envie ou d'être provisoirement incapable sont donc les raisons les plus citées. Néanmoins, une différence apparaît lorsque l'on observe les personnes les plus gênées, c'est-à-dire limitées sur tous les itinéraires : la première raison citée est le fait d'être tout à fait incapable (36,2 % contre 23,7 % en France) et la raison « pas besoin » vient seulement en 3<sup>ème</sup> position (contrairement en France où pour le même niveau de gêne c'est la première raison citée).

Les personnes limitées sur tous les itinéraires se déplacent également légèrement plus en Ile-de-France : 0,38 déplacement par jour par personne (contre 0,36 en France)

Tableau 8 : Mobilité de la population francilienne âgée de 6 ans et plus selon le niveau de gêne déclarée dans les déplacements

Caractéristiques	Ensemble de la population francilienne	Personnes gênées dans leurs déplacements			
		gêne simple	limité sur certains itinéraires	limité sur tous les itinéraires	ensemble des personnes gênées
<b>% personnes sans déplacement</b>	6,3	32,4	20,3	65,2	34,53
<b>raisons non déplacements</b>					
pas besoin	49,9	75,1	46,8	14,8	48,3
pas envie	23,1	19,4	25,8	22,3	21,7
provisoirement incapable	14,2	4,3	9,2	7,4	6,3
tout à fait incapable	6,1	0,2	5,8	36,2	14,0
nécessité rester	1,8	1,	0	2	1,2
pas de moyens accessible ou dispo	0	0	0	0	0
personne pour accompagner	1,5	0	0	9,8	3,4
autre	3,4	0	12,4	7,4	5,0
<b>nombre moyen de déplacements hors retour au domicile</b>					
par personne	1,04	0,88	0,90	0,38	0,79
par personne qui se déplacent	1,32	1,30	1,12	1,11	1,21

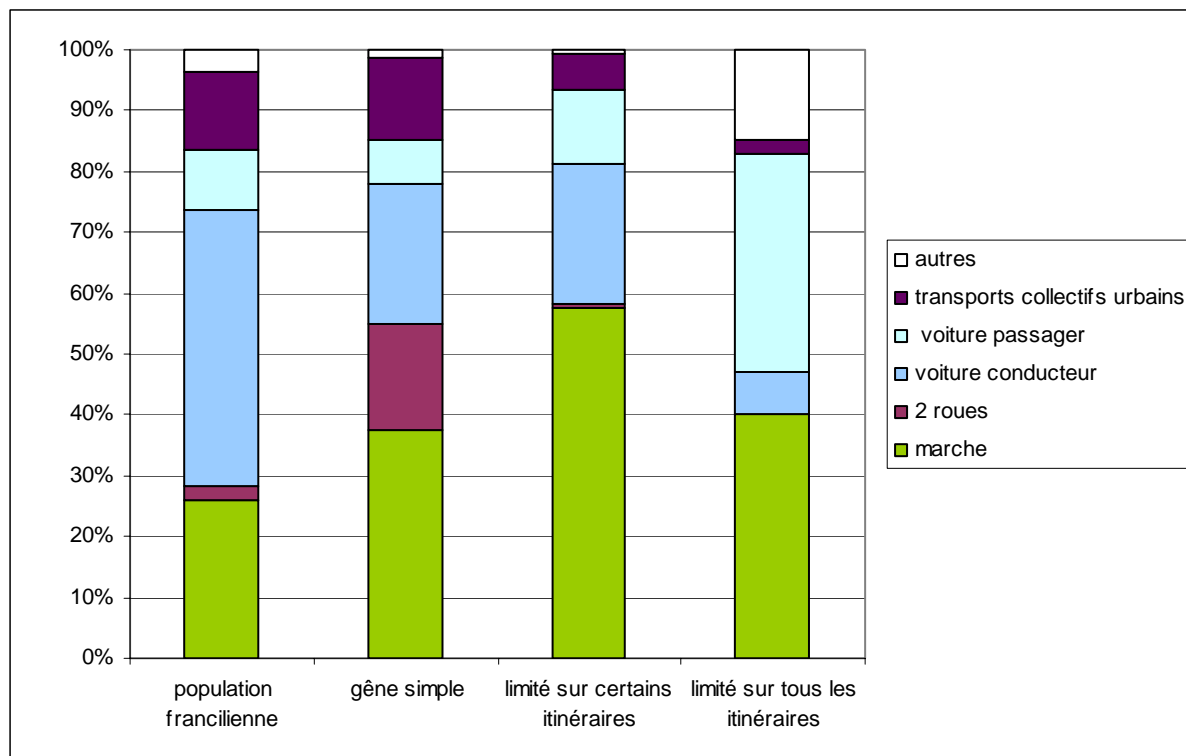
Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

La répartition des motifs selon le niveau de gêne déclaré est sensiblement le même en France et en Ile-de-France.

Par contre d'importantes différences apparaissent au niveau des modes de déplacement : quel que soit le niveau de gêne déclarée, les franciliens se déplacent plus en

marchant et ce d'autant plus que le niveau de gêne augmente (40 % des personnes limitées sur tous les itinéraires, moins de 18 % en France). Inversement il y a une moindre utilisation de la voiture en Ile-de-France par rapport à l'ensemble du territoire français.

Graphique 5 : Modes de déplacement selon le niveau de gêne déclaré en Ile-de-France



Source : Enquête Handicapés-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

## 5. Conclusion

S'il est difficile de définir une personne handicapée, tellement la nature, l'origine et la gravité des atteintes peuvent être diverses (Mormiche, 2000 et Ravaud et al., 2002), l'enquête HID nous a permis de dénombrer et d'analyser dans cette communication les personnes en situation de handicap dans leurs déplacements à partir de la question posée sur leurs gênes lors de ces déplacements.

La déclaration d'une déficience quel qu'elle soit (hormis le bégaiement et les déficiences esthétiques) s'accompagne d'une probabilité plus grande de déclarer une gêne dans les déplacements. Néanmoins, cette gêne dans les déplacements dépend du type de déficience déclaré. Au-delà des déficiences, différentes caractéristiques sociodémographiques influencent la gêne dans les déplacements : l'âge, le sexe et la catégorie socioprofessionnelle du chef de ménage. Parmi ces facteurs l'avancée en âge est le plus important dans la déclaration d'une gêne.

Le vieillissement tendanciel de la population, accompagné par l'évolution des comportements et de la mobilité (Orfeuill, 2000) sont susceptibles d'affecter la mobilité de l'ensemble de la population et plus encore d'accroître les situations de handicap dans les déplacements. Dans l'étude de la mobilité, la dimension territoriale revêt une importance particulière : d'un côté, la structure de sa population, en terme de pyramides des âges, de taux

de féminisation et de répartition sur l'échelle sociale et d'un autre côté, la densité et la répartition des systèmes de transport, l'aménagement du territoire et les actions publiques menées, sont autant de facteurs influençant la mobilité des personnes dans une région et particulièrement pour les personnes en situation de handicap dans leurs déplacements. Ainsi, l'Ile-de-France, avec une population plus jeune, avec plus de cadres, un système de transports très dense...comporte moins de personnes déclarant une gêne dans les déplacements que dans l'ensemble de la France métropolitaine. De plus, les personnes déclarant une gêne sont plus mobiles en Ile-de-France.

## 5 Bibliographie :

- BRUTEL, C. (2002). «La population de la France métropolitaine en 2050 : un vieillissement inéluctable». *Economie et statistiques*. vol. 355-356, p. 57-71.
- CHANUT, J-M., et H. MICHAUDON. (2004). «Difficultés à se déplacer et problèmes d'accessibilité. Une approche à partir de l'enquête HID». *Etudes et Résultats DREES*. vol.306, 12 p.
- Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France Les déplacements des Franciliens en 2001-2002, DREIF, Préfecture de la Région d'Ile-de-France, Conseil régional d'Ile-de-France: 41 p.
- EBERSOLD, S. (2002). «Le champ du handicap, ses enjeux et ses mutations : du désavantage à la participation sociale». *Revue de sciences humaines et sociales*. vol. 94-95, p. 149-164.
- GOURIEROUX, C. (1989). *Econométrie des variables qualitatives*. Paris, 430 p.
- HAUET, E., et J. F. RAVAUD. (2001). «Handicaps, incapacités, dépendance et déplacements». *Premiers travaux d'exploitation de l'enquête HID. DREES; Série Etudes, Documents de travail*. Vol. 16, p. 141-154.
- HAUET, E., et J. F. RAVAUD (2002). *Handicap, gênes ou difficultés ressentis par les personnes dans le cadre de leurs déplacements en dehors du domicile, Rapport final du contrat de recherche APF*: 120 p.
- LARROUY, M., HEYRMAN, E., (2006). *Mobilité des personnes handicapées en France : quels changements de politiques et de pratiques ? Association Internationale des Sociologues de Langue française, Genève*.
- LE BLANC, D., S. LOLLIVIER, M. MARPSAT et D. VERGER. (2000). «L'économétrie et l'étude des comportements. Présentation et mise en oeuvre de modèles de régression qualitatifs. Les modèles univariés à résidus logistiques ou normaux». *Document n°0001, Série des documents de travail "Méthodologie Statistique" INSEE*, 92 p.
- MADRE, J. L. (1997). «Comment se déplacent les personnes âgées et/ou handicapées ?». *Recherche Transport Sécurité*. vol. 56, p. 87-95.
- MADRE, J. L., et J. MAFFRE (mars 1997). *La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994. INSEE Résultats n°88-89*.
- MINAIRE, P. (1992). «Les modèles théoriques d'analyse du processus de handicap: applications au concept de mobilité». In 6ème conférence internationale mobilité et transport des personnes âgées ou à mobilité réduite (31 mai - 3 juin).
- MORMICHE, P. (1998). «L'enquête HID de l'INSEE. Objectifs et schéma organisationnel». *Courrier des statistiques*. vol.87-88, p. 7-18.
- MORMICHE, P. (2000). «Le handicap se conjugue au pluriel». *Insee Première*. vol. 742.
- ORFEUIL, J-P. 2000. *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*. Coll. «Collections de l'INRETS - synthèse n°37», 147 p.
- RAVAUD, J. F., et M DEJEAMMES. (1997). «Recherches sur les déplacements et l'accès aux transports des personnes handicapés». In *De la déficience à la réinsertion:recherches*

sur les handicaps et les personnes handicapés, Questions en santé publique Les éditions INSERM, p. 147-160.

RAVAUD, J. F., A. LETOURMY et I. VILLE. (2002). «Les méthodes de délimitation de la population handicapées: l'approche de l'enquête de l'Insee Vie quotidienne et santé». Population. vol. 57(3), p. 541-566.