

XXVI Congrès international de la population  
27/09 au 02/10/2009

**La mobilité des personnes en situation de handicap dans les déplacements :  
impact des caractéristiques personnelles sur la déclaration d'une gêne.**

DEJOUX Virginie

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité – Département Economie et  
Sociologie des transports

2 avenue du Général Malleret-Joinville 94114 Arcueil Cedex

Tel : +33 (0)1.47.40.72.72

[virginie.dejoux@inrets.fr](mailto:virginie.dejoux@inrets.fr)

ARMOOGUM Jimmy

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité – Département Economie et  
Sociologie des transports

2 avenue du Général Malleret-Joinville 94114 Arcueil Cedex

Tel : +33 (0)1.47.40.72.71

[jimmy.armoogum@inrets.fr](mailto:jimmy.armoogum@inrets.fr)

ALAUZET Aline

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité – Laboratoire Ergonomie et  
Sciences Cognitives pour les Transports

25, Avenue François Mitterrand 69675 BRON CEDEX

Tel : +33 (0)4.72.14.24.25

[aline.alauzet@inrets.fr](mailto:aline.alauzet@inrets.fr)

## Contexte et méthodologie

Le vieillissement tendanciel de la population, entraîné par un recul de la mortalité et de la natalité, 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) 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. Il paraît ainsi essentiel d'éclairer les caractéristiques de la population exprimant des difficultés en situation de transport et l'impact de ces caractéristiques sur leur mobilité.

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.

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 (Fougeyrollas and al. 1998 et Ravaud, 1999). 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). 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'objectif poursuivi ici est double : analyser l'ensemble des caractéristiques personnelles qui sont susceptibles d'entraîner une situation de handicap dans les déplacements et observer l'impact de cette gêne et des diverses caractéristiques personnelles sur la mobilité des personnes. 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 ? Quelles sont les caractéristiques sociodémographiques qui influencent la gêne dans les déplacements ? Comment se caractérise la mobilité des personnes gênées dans les déplacements ? L'âge, le sexe, la catégorie socioprofessionnelle...ont-ils un impact sur la mobilité des personnes ? Quelle est l'influence des habitudes de vie et de la gêne dans les déplacements sur la mobilité ? ...sont autant de questions auxquelles cette étude tente d'apporter une réponse.

Au-delà de statistiques descriptives, les diverses analyses s'appuient notamment sur la réalisation de régressions logistiques, permettant d'étudier la relation causale entre une variable dépendante et une ou plusieurs variables indépendantes (Gourieroux, 1999 et Le Blanc et al., 2000). Cette méthode nous permet notamment d'observer, dans une première partie, l'effet de diverses caractéristiques personnelles (déficiences, sexe, âge, catégorie socioprofessionnelle...) sur la situation de gêne dans les déplacements.

### **L'influence des déficiences sur la situation de handicap lors des déplacements**

Chaque individu n'étant pas touché par une déficience unique, cette recherche s'attache ainsi dans un premier temps à étudier les conséquences de chacune des déficiences sur la gêne dans les déplacements « toutes choses égales par ailleurs », avant de différencier le niveau de gêne selon les diverses déficiences. Ainsi, la déclaration d'une déficience quelle 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. Ainsi, être aveugle, muet, avoir

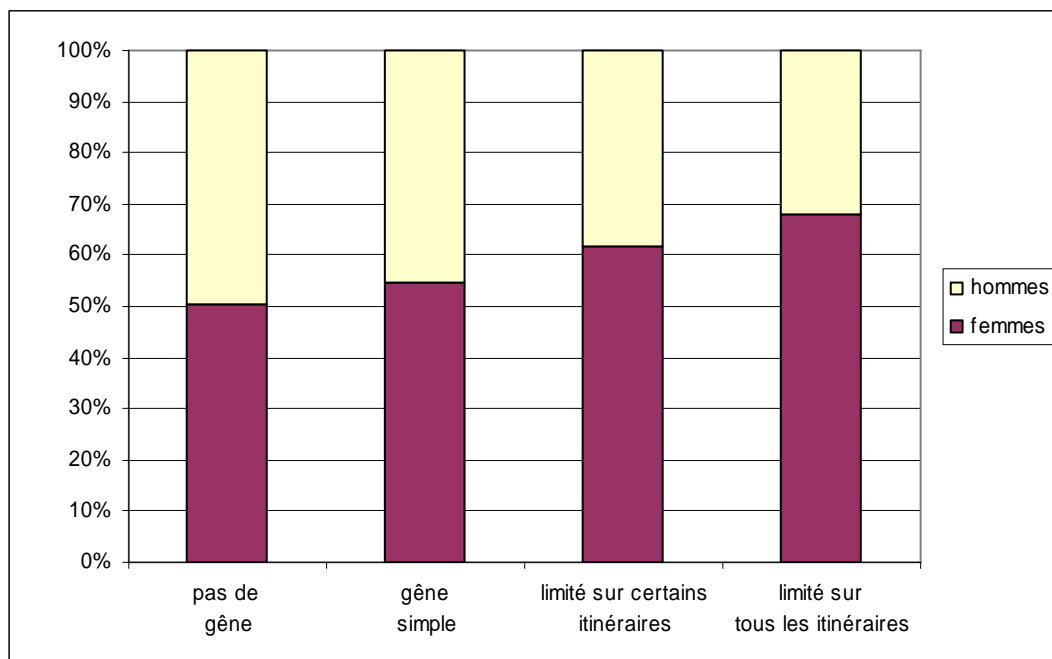
un retard mental moyen à sévère, être tétraplégique, ou hémiparétique par exemple, s'accompagne d'une probabilité plus grande de déclarer le niveau de gêne le plus élevé. A l'inverse, avoir des douleurs, une scoliose, ou des troubles de l'humeur a pour conséquence un niveau de gêne moins important.

### **Les caractéristiques sociodémographiques des personnes en situation de handicap lors de leurs déplacements**

Cette étude apporte ensuite un éclairage sur la place des caractéristiques sociodémographiques des individus dans leurs gênes exprimées. Le sexe, l'âge et la catégorie socioprofessionnelle du chef de ménage semblent être les caractéristiques ayant l'impact le plus fort sur la déclaration d'une gêne dans ses déplacements.

Ainsi, comme le montre le graphique 1, parmi les personnes en situation de handicap lors de leurs déplacements, les femmes sont surreprésentées, pour tous les niveaux de gêne déclarée (lorsqu'il y a gêne).

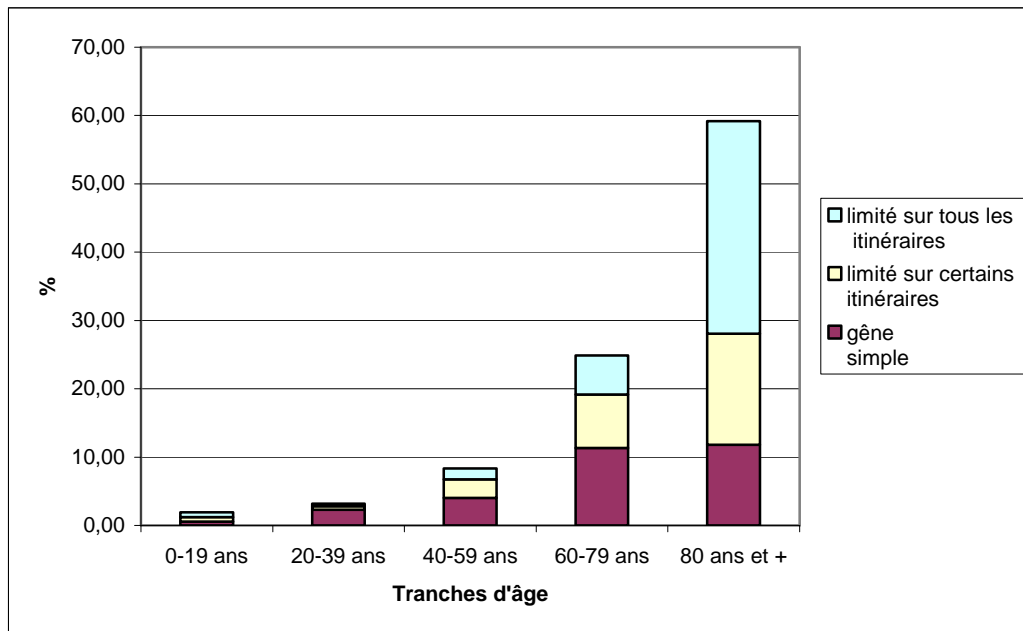
Graphique 1 : Répartition du genre selon le niveau de gêne déclarée



Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

Par ailleurs, plus on se situe dans un groupe d'âge élevé, plus la part des personnes gênées est importante (graphique 2) et plus le niveau de gêne est élevé.

Graphique 2: Niveau de gêne déclarée selon la tranche d'âge



Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

Enfin, 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.

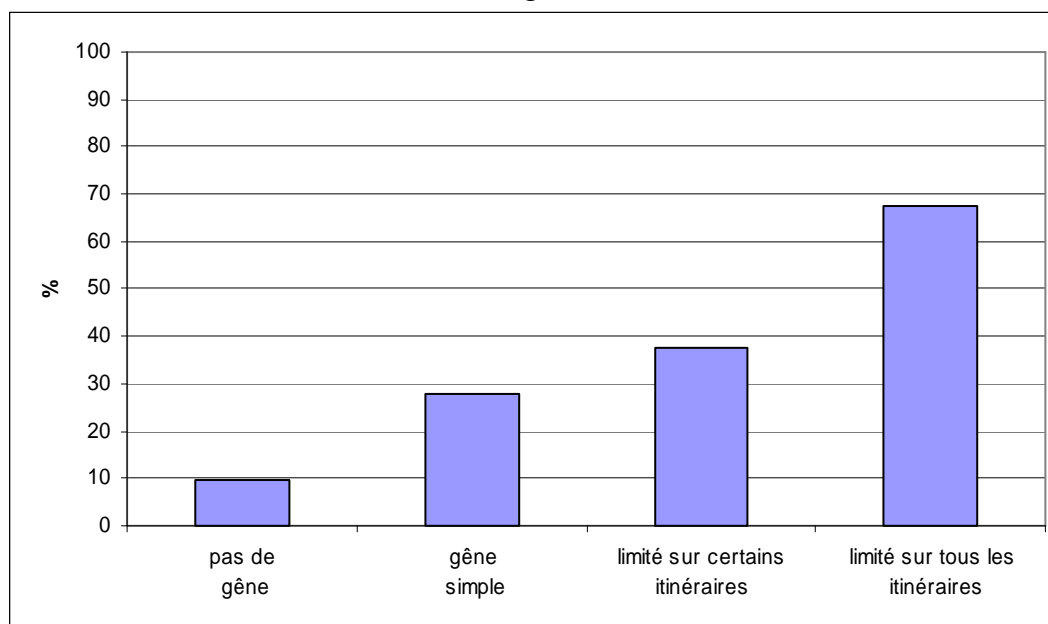
L'âge se révèle être la variable explicative la plus importante de la gêne déclarée dans les déplacements, devant la catégorie socioprofessionnelle des individus et le sexe. Ainsi, être âgé, une femme, ouvrier ou sans activité professionnelle sont autant de facteurs augmentant la déclaration d'une gêne.

## Une mobilité plus faible et différente

La seconde partie de cette étude décrit la mobilité des personnes en situation de handicap dans les déplacements.

Il ressort premièrement des analyses que les personnes gênées ont une mobilité plus faible que celles ne déclarant aucune gêne. Cette constatation peut être faite à partir de l'examen des proportions de personnes ne s'étant pas déplacées la veille de l'enquête, qui augmentent avec le niveau de gêne (graphique 3) mais aussi à partir du nombre moyen de déplacements par jour et par personne, qui diminue lorsque le niveau de gêne augmente. En effet, alors que les personnes ne déclarant aucune gêne dans les déplacements effectuent en moyenne 1,30 déplacement par jour et par personne (hors retour à domicile), les personnes gênées n'en réalisent qu'en moyenne 0,75.

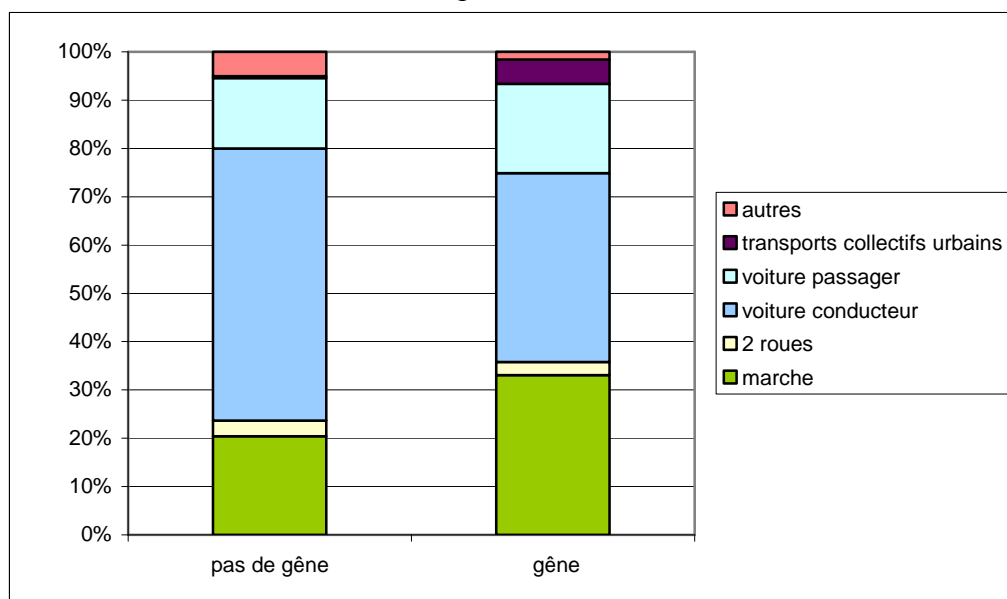
Graphique 3 : Part des personnes ne s'étant pas déplacées la veille de l'enquête selon le niveau de gêne déclaré



Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

Les personnes en situation de handicap lors de leurs déplacements se déplacent moins que les autres, mais également à l'aide de modes de déplacements différents (graphique 4). Les déplacements des personnes en situation de handicap se réalisent moins en tant que conducteur de voiture, au profit notamment de la marche.

Graphique 4 : Modes de déplacement des personnes gênées et non gênées lors de leurs déplacements



Source : Enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance 1999, INSEE

Ainsi, 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 les personnes en situation de handicap dans leurs déplacements à partir de la question posée sur la gêne lors de leurs déplacements. L'ensemble de ces analyses décrivent avec précision les caractéristiques des personnes en situation de handicap dans les déplacements ainsi que leur mobilité.

### **Bibliographie :**

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- FOUGEYROLLAS, P ; CLOUTIER, R ; BERGERON, H ; COTE, J ; SAINT MICHEL, G (1998). Classification québécoise : processus de production du handicap. p. 164.
- RAVAUD, J-F. 1999. « Modèle individuel, modèle médical, modèle social : la question du sujet. » Revue Handicap. Vol. 81, p. 64-75.
- 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.