

IMPACT DU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION SUR LES MOBILITÉS DANS LE GRAND PARIS



1/5

habitant de la Métropole du Grand Paris aura 65 ans ou plus, en 2040

À l'horizon 2040, près d'un habitant sur cinq aura 65 ans ou plus dans la Métropole du Grand Paris. Au vu du vieillissement de la population qui s'accélère, l'Apur analyse les conséquences sur les mobilités et les espaces publics pour mieux anticiper les adaptations nécessaires. Les mobilités constituent un enjeu déterminant du « bien vieillir », mais également un enjeu environnemental privilégiant les déplacements bas carbone.

Dans le cadre de son programme partenarial, l'Apur analyse l'impact du vieillissement de la population sur les offres et services de mobilité afin de faire émerger des enjeux et pistes d'actions. Après avoir indiqué les projections démographiques, l'étude qualifie les pratiques de mobilités

spécifiques des seniors au travers de l'analyse des données de l'Enquête Globale des Transports 2020 et d'une enquête complémentaire menée par l'Atelier au printemps 2023. L'étude dresse un panorama des services de mobilité accessibles, puis quantifie les nombres de déplacements selon les modes de transport au travers de la modélisation de scénarios prospectifs pour enfin identifier 5 enjeux :

- le confort et la sécurisation des déplacements de proximité,
- l'accessibilité des transports publics,
- le déploiement de services de mobilité adaptés aux seniors,
- la lutte contre la sédentarité et l'isolement,
- l'accompagnement des politiques de maintien à domicile.

Un vieillissement attendu de la population du Grand Paris

Dans la Métropole du Grand Paris, le vieillissement de la population amorcé au tournant des années 2000 va se poursuivre. En 1999, la Métropole du Grand Paris comptait 834 561 personnes âgées de 65 ans ou plus, soit 13 % de sa population. Depuis, le nombre de personnes de 65 ans ou plus a augmenté dans la Métropole du Grand Paris et atteint 1 052 398 personnes en 2019, soit 15 % de la population. Les projections de population publiées par l'Insee par département en 2023 montrent que les tendances devraient se poursuivre¹ et que le nombre de personnes de 65 ans ou plus dans la Métropole pourrait s'élever à 1 355 400 personnes en 2040, soit 19 % de la population. La progression du nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus atteindrait +33 % en 2040 par rapport à 2019.

Ce sont les classes d'âge les plus âgées et en particulier les seniors de 75 ans ou plus qui devraient connaître les

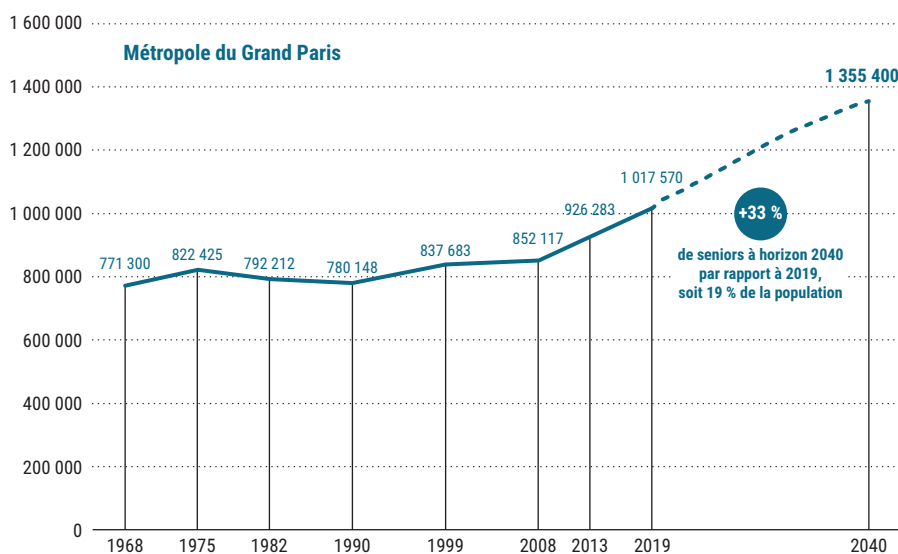
plus fortes augmentations en effectifs comme en proportion. Dans le même temps, la population de moins de 65 ans devrait légèrement baisser à l'échelle métropolitaine, augmentant encore la part des seniors dans la population générale.

L'augmentation du nombre de seniors devrait concerner l'ensemble des départements de la Métropole du Grand Paris. À Paris, la hausse du nombre de seniors s'accompagnerait d'une baisse du nombre de moins de 65 ans. Dans les autres départements, la population âgée de moins de 65 ans se stabiliserait. Les départements de petite couronne devraient donc continuer à voir leur population globale augmenter, portée par la forte croissance des seniors et notamment des plus âgés.

Ce vieillissement de la population implique d'une part un enjeu d'adaptation de l'offre de mobilité aux besoins des seniors, et en particulier du grand âge

puisque ce sont les classes d'âges qui vont le plus augmenter. D'autre part, il pourrait entraîner une nouvelle répartition des modes utilisés pour se déplacer, les seniors n'ayant pas les mêmes habitudes de déplacement que les moins de 65 ans, tant en termes de motif de déplacement, que de mode utilisé ou de distance parcourue.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES ÂGÉES DE 65 ANS OU PLUS ENTRE 1968 ET 2019 ET PROJECTION À L'HORIZON 2040

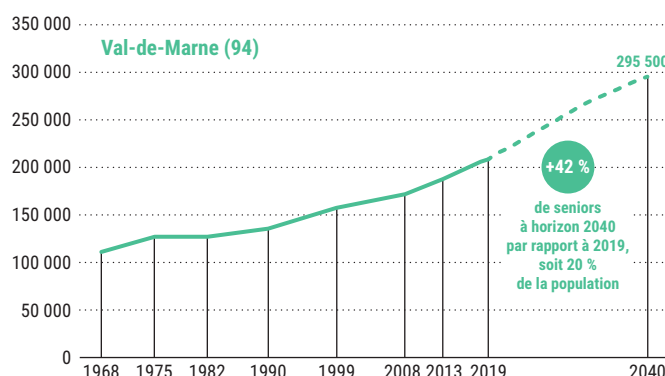
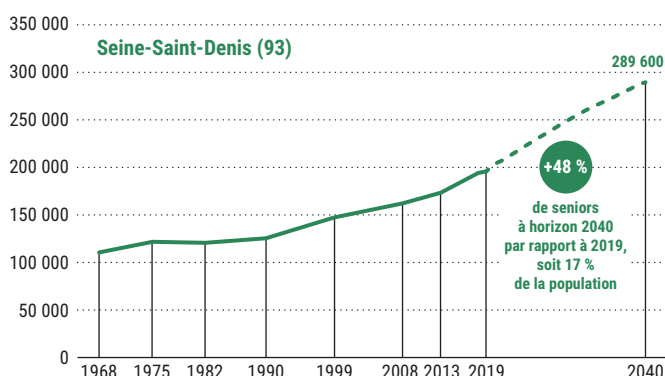
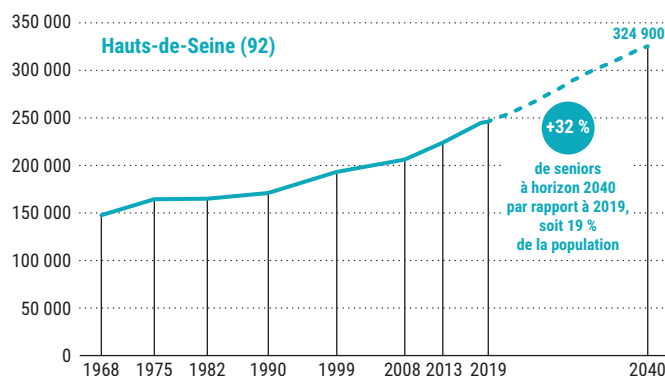
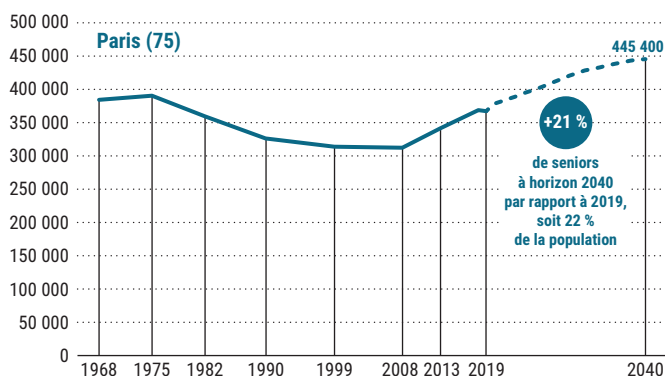


Sources : Insee, recensements de la population et modèle Omphale 2022, traitement Apur
Métropole du Grand Paris = 4 départements 75,92,93,94 (données de projections disponibles à l'échelle départementale)

apur

1 – Selon le scénario régional tendanciel.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES ÂGÉES DE 65 ANS OU PLUS PAR DÉPARTEMENT DE RÉSIDENCE ENTRE 1968 ET 2019 ET PROJECTIONS À L'HORIZON 2040



Sources : Insee, recensement de la population 2019 et modèle Omphale 2022, scénario tendanciel régional, traitement Apur

apur

À l'horizon 2040, la progression du nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus atteindrait **+33 %** par rapport à 2019.

PROJECTIONS DE POPULATION PAR CLASSE D'ÂGES À L'HORIZON 2040 ET ÉVOLUTION 2019-2040 DANS LE GRAND PARIS

Paris + Petite couronne	2019	2040	Évolution 2019-2040	
			En effectif	En %
Moins de 65 ans	5 824 510	5 645 070	-179 440	-3 %
65 ans ou plus	1 017 570	1 355 430	+337 860	+33 %
Ensemble	6 842 080	7 000 500	+158 420	+2 %

Paris + Petite couronne	2019	2040	Évolution 2019-2040	
			En effectif	En %
Moins de 65 ans	5 824 510	5 645 070	-179 440	-3 %
65-69 ans	306 710	329 580	+22 870	+7 %
70-74 ans	237 330	290 780	+53 450	+23 %
75-79 ans	168 240	258 900	+90 660	+54 %
80-84 ans	138 890	205 510	+66 620	+48 %
85 ans ou plus	166 400	270 660	+104 260	+63 %

Source : Insee, recensements de la population et modèle Omphale 2022, traitement Apur

Des seniors qui se déplacent surtout à pied à proximité de leur domicile et aux heures creuses de la journée

Parmi les 3,5 millions de déplacements quotidiens² réalisés par les seniors de la Métropole du Grand Paris, 64 % ont une portée de moins de 1,5 km et 78 % ont le domicile comme origine ou destination. Un jour moyen de semaine, les seniors du Grand Paris se déplacent principalement pour faire des achats (31 %), pour leurs loisirs (30 %) ou pour affaires personnelles (11 %). Ces déplacements ont majoritairement lieu aux heures creuses de la journée (entre 9 h et 11 h le matin et entre 14 h et 17 h l'après-midi).

Des conditions de déplacement qui évoluent avec l'avancée en âge

En moyenne, les seniors du Grand Paris effectuent 3,5 déplacements quotidiens. Cet indicateur de mobilité diminue avec l'avancée en âge, passant de 4 déplacements quotidiens pour les 65-69 ans à 2,2 passé 85 ans. Il varie également par département de résidence. Les seniors de Seine-Saint-Denis effectuent en moyenne 2,8 déplacements quotidiens quand les seniors Parisiens en effectuent 4.

Avec l'avancée en âge, se déplacer devient souvent plus difficile, alors même que garder un certain niveau de mobilité et sortir de chez soi sont des moyens pour entretenir sa forme physique et garder une vie sociale. Le jour d'enquête, 13 % des seniors sont restés chez eux, et jusqu'à 32 % des personnes âgées de 85 ans et plus.

La gêne ressentie pour se déplacer augmente elle aussi avec l'âge. Si 72 % des seniors interrogés dans l'EGT 2020 déclarent ne pas avoir ressenti de gêne dans leurs déplacements le jour d'enquête, 28 % ont déclaré avoir été gênés. Cela concerne moins de 20 % des seniors de moins de 75 ans, mais 36 %

des personnes de 80 à 85 ans et 56 % des personnes interrogées de plus de 85 ans. L'absence de déplacement le jour d'enquête comme la gêne ressentie pour se déplacer diminuent lorsque le revenu du ménage augmente, donnant à voir des inégalités sociales et territoriales.

Une utilisation des modes de déplacement qui évolue avec l'âge et dépend du lieu de résidence

Pour se déplacer, les seniors privilégient la marche à pied (55 % des déplacements). Ils se déplacent également en voiture (23 % des déplacements) et en transports en commun (19 %).

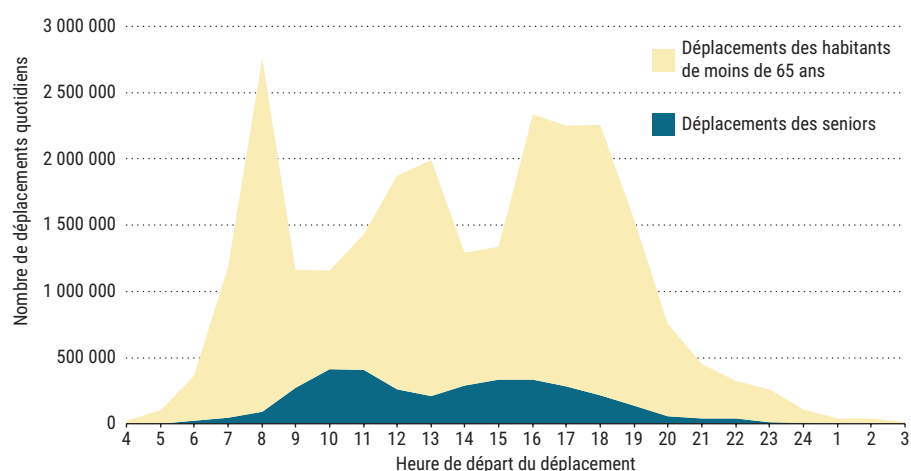
Les façons de se déplacer des seniors Parisiens et des seniors non Parisiens sont très différentes. L'usage de la marche à pied et du métro est plus fréquent chez les seniors Parisiens qui se déplacent peu en voiture (6 % des déplacements). Les seniors des départements de petite couronne se déplacent plus souvent en voiture, ceux du Val-de-Marne effectuent même jusqu'à 41 % de leurs

déplacements en voiture. L'utilisation plus importante de la voiture n'est pas déterminée par la gêne ressentie pour se déplacer, mais conjuguée d'autres facteurs : une densité d'offre de transports en commun plus faible, des distances à parcourir plus importantes pour faire des achats ou pratiquer des activités, ou encore avoir pris l'habitude de se déplacer en voiture, y compris avant d'être senior.

Lorsqu'ils doivent se déplacer en transports en commun, les seniors choisissent plus souvent le bus que les autres habitants du Grand Paris : 36 % des déplacements des usagers seniors des transports en commun sont réalisés en bus contre 23 % des déplacements des moins de 65 ans et ce pourcentage augmente avec l'âge. Pour les seniors qui disposent de temps, le bus est à la fois plus agréable pour voir la ville et plus accessible que le métro, en souterrain avec des escaliers.

2 – L'Enquête Globale de Transport (EGT) 2020 est une enquête ménages réalisée à l'échelle de l'Île-de-France par Île-de-France Mobilités, l'OMNIL et la DRIEAT.

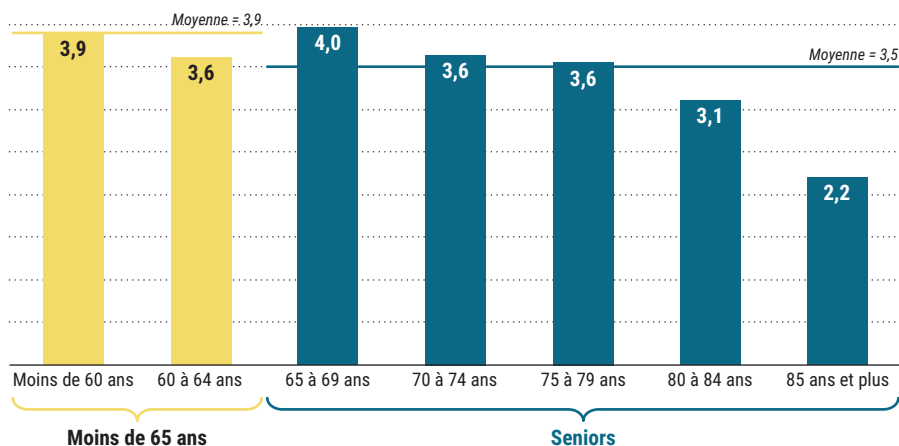
RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS TOUTS MODES DES HABITANTS DE LA MÉTROPOLÉ DU GRAND PARIS, LE JOUR D'ENQUÊTE



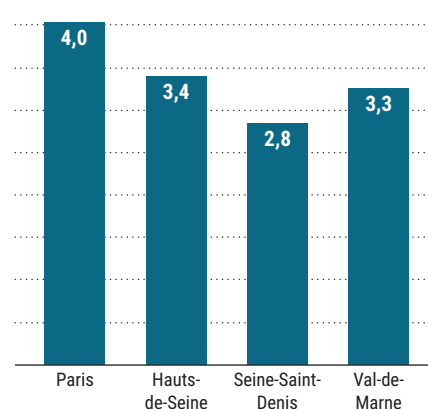
Sources : EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT – traitement Apur

NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS DES HABITANTS

► Dans la Métropole du Grand Paris



► Par département de résidence

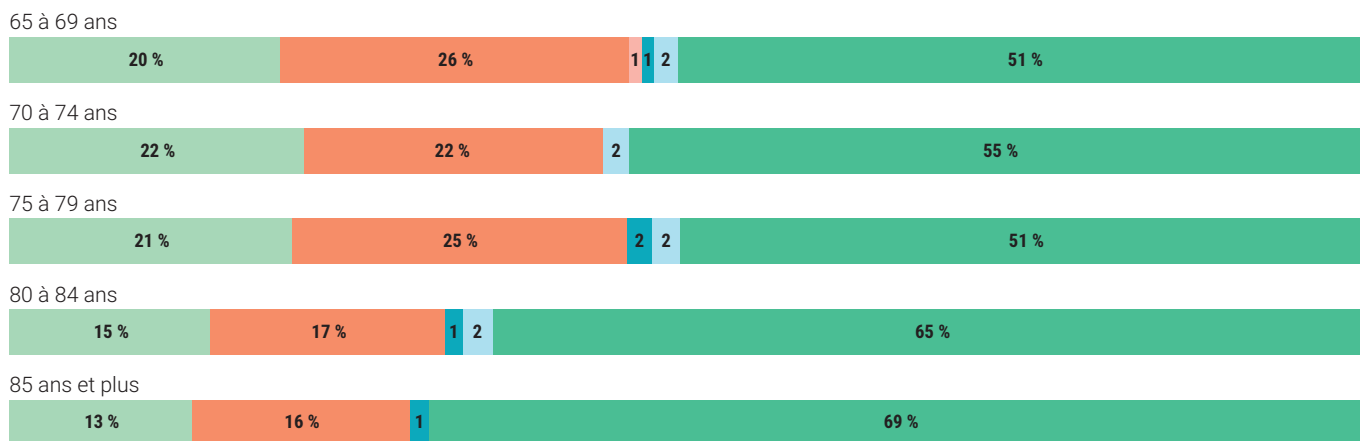


Nombre de déplacements effectués un jour moyen de semaine du lundi au vendredi rapporté à la population considérée, que les personnes se soient ou non déplacées

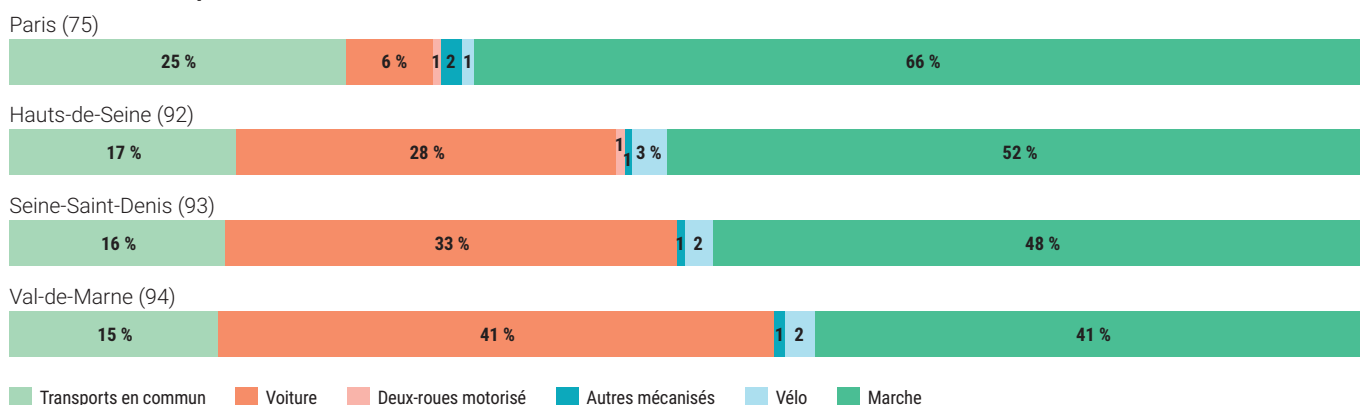
Sources : EGT H2020-Ile-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT – traitement Apur

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES SENIORS DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS LE JOUR D'ENQUÊTE

► Selon la classe d'âge du senior



► Seniors de la Métropole du Grand Paris



Sources : EGT H2020-Ile-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT – traitement Apur

Vision prospective de la mobilité des seniors

Afin de disposer d'une vision quantitative de la mobilité des seniors, l'étude s'appuie sur quatre scénarios prospectifs de mobilité à l'horizon 2040 prenant en compte les hypothèses d'évolution de la population de l'Insee à cet horizon. Cet exercice permet de faire émerger les enjeux et impacts du vieillissement de la population sur la mobilité des seniors et s'appuie sur les données de l'EGT pour la mobilité (volumes de déplacements, répartition modale, mobilité individuelle) et de l'INSEE pour la population (population par classe d'âge en 2019 et projections de population en 2040). Chaque scénario est travaillé à l'échelle départementale et selon trois classes d'âges afin de retranscrire les différences de pratiques.

Scénario 1 : Vieillissement de la population et pratiques de mobilités constantes

Le premier scénario, constitue un scénario de référence. Il caractérise la mobilité des seniors dans une situation où

aucune nouvelle mesure particulière dédiée ne serait mise en place pour favoriser leur mobilité, et où les seniors de 2040 se déplaceraient de la même façon que les seniors de 2020.

Dans ce scénario, les 1 355 000 seniors résidant dans la métropole en 2040 pourraient générer plus de 4 310 000 déplacements quotidiens, soit 920 000 déplacements supplémentaires des seniors par rapport à 2020. La mobilité individuelle des seniors passerait de 3,5 déplacements quotidiens par seniors en moyenne à 3,41, du fait de l'augmentation de la part des seniors de 80 ans et plus.

La marche étant le premier mode de déplacement des seniors, ce sont 500 000 déplacements supplémentaires qui seraient réalisés à pied, mais également près de 240 000 déplacements en voiture et 150 000 déplacements en transports en commun, dont près de 80 000 sur le réseau de bus et tramway.

À pratiques de mobilités constantes, le scénario 1 montre que le vieillissement de la population conduirait

Projections de population par classe d'âge en 2040 : hypothèses communes aux 4 scénarios modélisés

L'Insee estime que la population de moins de 65 ans devrait globalement être stable dans les départements de petite couronne et baisser de 10 % dans Paris. À l'inverse, la population de plus de 65 ans devrait nettement augmenter, et en particulier celle des seniors les plus âgées dont l'évolution est comprise entre +47 % dans les Hauts-de-Seine et +69 % en Seine-Saint-Denis.

D'après ces projections, les seniors représenteraient 20 % de la population métropolitaine en 2040 (contre 15 % en 2019). Ce sont près de 320 000 seniors supplémentaires qui habiteraient dans la Métropole du Grand Paris, soit une augmentation de près de 32 %. Les seniors de 80 ans et plus, les moins mobiles, représenteraient alors 35 % des seniors (contre 30 % en 2019), entraînant une baisse de la mobilité individuelle des seniors.

ÉVOLUTIONS DE POPULATION ENTRE 2019 ET 2040 PAR DÉPARTEMENT ET PAR CLASSE D'ÂGE

	Paris	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne
5 à 64 ans	-10 %	0 %	+1 %	0 %
65 à 79 ans	+6 %	+25 %	+38 %	+32 %
80 ans et plus	+53 %	+47 %	+69 %	+60 %

Source : Insee RPG2019 et projections 2040 scénario tendanciel

à une hausse des déplacements des seniors pour tous les modes de déplacements et alerte sur la hausse des déplacements en voiture estimée à près de 240 000 déplacements supplémentaires en 2040 par rapport à 2020.

Scénario 2 : Hausse de l'usage des transports en commun pour les seniors en lien avec l'évolution de l'offre

Le scénario 2 est construit afin de prendre en compte les évolutions d'offre et de pratiques déjà engagées. Ils permettent d'avoir une vision prospective plus réaliste, au regard des projets en cours de développement et des objectifs exprimés dans les documents de planification et les politiques publiques en cours.

Ce scénario intègre une hausse de l'usage des transports en commun en cohérence avec les objectifs du Plan des mobilités en Île-de-France, dans une déclinaison proposée par l'Apur à l'échelle de la MGP et des classes d'âges étudiées. L'arrivée du Grand Paris Express, le développement de nouvelles lignes de tramway et le prolongement des lignes existantes devraient avoir un effet significatif, notamment sur les déplacements des actifs, mais également dans une moindre mesure sur les déplacements des seniors. Les seniors étant gênés par les correspondances, les ruptures de charges et les difficultés d'accès et de circulation dans les couloirs du métro, l'effet du développement d'une nouvelle offre accessible sera moins significatif que pour les déplacements des moins de 65 ans.

Dans ce scénario, la mobilité individuelle des seniors est identique à celle du scénario 1, mais la répartition modale évolue.

Dans ce deuxième scénario, les 920 000 déplacements supplémentaires réalisés par les seniors en 2040 concernent en premier lieu la marche à pied (+ 495 000 déplacements), la voiture (+235 000 déplacements), puis

les transports en commun (+160 000 dont 82 000 en bus et tramway).

Globalement, on estime que l'amélioration des transports en commun dans ce scénario permet le report modal des déplacements réalisés par les seniors, à hauteur d'environ 5 000 déplacements depuis la marche et 4 000 déplacements depuis la voiture individuelle vers les transports en commun.

Scénario 3 : Hausse de l'usage des transports en commun et développement de l'usage du vélo pour les seniors les plus jeunes

Le troisième scénario intègre l'augmentation de l'usage du vélo et notamment l'objectif de triplement du nombre de déplacements réalisés à vélo, exprimé dans le PCAEM et le Plan Vélo Métropolitain. Cet effet s'ajoute à celui de la hausse de l'usage des transports en commun. Toutefois, l'enquête menée auprès des seniors, ainsi que l'analyse de leur mobilité au travers de l'EGT, ont montré que l'usage du vélo est relativement modéré pour les seniors âgés de 65 à 79 ans, et très exceptionnel après 80 ans. De fait, cet objectif se traduit concrètement dans ce scénario prospectif par une augmentation de 20 % du volume de déplacements réalisés à vélo par les seniors de 65 à 79 ans. Dans ce scénario, le report modal vers le vélo s'ajoute à celui vers les transports en commun.

Par rapport au scénario 1, ce sont près de 6 000 déplacements réalisés à pied et plus de 4 000 déplacements réalisés en voiture par les seniors qui se reporteraient sur les transports en commun (9 000 déplacements) et le vélo (1 000 déplacements). Globalement ce scénario présente des résultats proches de ceux du scénario 2, du fait du faible impact de l'augmentation de l'usage du vélo sur les déplacements des seniors, pour qui cette pratique reste relativement marginale.

Scénario 4 : Un rééquilibrage territorial des pratiques dans la métropole

Le 4^e scénario caractérise une situation dans laquelle des actions seraient mises en œuvre en faveur de la mobilité des seniors, notamment dans les secteurs géographiques où les seniors se déplacent le moins, et visant à faciliter et encourager l'usage des modes décarbonés par les seniors, au détriment de l'usage de la voiture. Ce scénario s'appuie sur le constat de fortes disparités de pratiques de mobilité des seniors en fonction du département de résidence, avec en particulier des écarts dans les pratiques modales et sur la mobilité individuelle. Ce scénario vise à estimer l'impact que pourraient avoir des politiques territoriales permettant un ratissage de ces pratiques :

- En termes de réduction de l'isolement des seniors avec une augmentation de la mobilité individuelle dans les départements les moins mobiles (la Seine-Saint-Denis pour les 65-79 ans et le Val-de-Marne pour les 80 ans et plus) ;
- En termes d'usage de la marche à pied et du bus et du tramway dans les départements où leur part modale est la plus basse.

Dans ce 4^e scénario, les seniors réaliseraient 1 050 000 déplacements supplémentaires par rapport à 2020 (soit 130 000 déplacements quotidiens supplémentaires par rapport au scénario 1). La mobilité individuelle moyenne des seniors pourrait se maintenir à 3,51 déplacements quotidiens, soit un niveau équivalent à la situation en 2020, malgré le vieillissement de la population.

Le rééquilibrage de l'usage des transports en commun de surface (bus et tramway) et les mesures en faveur de la marche à pied, pourraient permettre d'atteindre plus de 610 000 déplacements quotidiens supplémentaires réalisés à pied par

les seniors de la métropole, ainsi que 220 000 déplacements supplémentaires en transports en commun chaque jour (dont 135 000 en bus et tramway). Cela permettrait de réduire le nombre de déplacements supplémentaires réalisés par les seniors en voiture à 180 000 déplacements quotidiens.

Des mesures permettant d'atteindre ces objectifs seraient nécessaires comme un meilleur confort de l'espace public et le développement d'une tarification accessible des transports en commun, le renfort de l'accessibilité et du confort des bus, la mise en valeur de la mise en service et des prolongements de lignes de tramway.

ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE DES SENIORS ET DE LA PLACE DES SENIORS DANS LA POPULATION DE LA MÉTROPOLÉ DU GRAND PARIS

	2020	2030	2040 Scénarios 1, 2 et 3	2040 Scénario 4
Mobilité individuelle moyenne des seniors	3,5	3,45	3,41	3,51
% de seniors dans la population	15 %	18 %	20 %	20 %
Nombre de déplacements des seniors	3 393 816	3 960 882	4 311 344	4 440 693

VOLUMES DE DÉPLACEMENTS DES SENIORS ESTIMÉS EN 2040

	TOTAL	Train Métro	Bus et Tram	Voiture personnelle	Taxi	Deux-roues motorisés	Vélo	Marche	Autre
Scénario 1	4 311 344	449 757	369 475	987 237	32 160	15 325	73 334	2 372 307	11 750
Scénario 2	4 311 344	456 707	371 792	983 545	32 108	15 298	73 082	2 367 063	11 750
Scénario 3	4 311 344	456 270	371 628	983 216	32 081	15 212	74 595	2 366 593	11 750
Scénario 4	4 440 693	463 867	426 351	931 651	32 661	15 298	75 727	2 483 148	11 991

ÉVOLUTION 2020-2040 DES VOLUMES DE DÉPLACEMENTS DES SENIORS

	TOTAL	Train Métro	Bus et Tram	Voiture personnelle	Taxi	Deux-roues motorisés	Vélo	Marche	Autre
Scénario 1	+ 917 528	+ 72 199	+ 79 249	+ 238 477	+ 5 811	+ 1 718	+ 16 317	+ 500 176	+ 3 581
Scénario 2	+ 917 528	+ 79 149	+ 81 566	+ 234 784	+ 5 760	+ 1 692	+ 16 065	+ 494 932	+ 3 581
Scénario 3	+ 917 528	+ 78 712	+ 81 402	+ 234 456	+ 5 732	+ 1 606	+ 17 577	+ 494 463	+ 3 581
Scénario 4	+ 1 046 877	+ 86 309	+ 136 125	+ 182 890	+ 6 312	+ 1 692	+ 18 709	+ 611 017	+ 3 822

Accompagner le maintien de la mobilité des seniors tout en répondant aux enjeux environnementaux

Les déplacements réalisés par les seniors vont prendre une part de plus en plus importante dans la mobilité globale des habitants de la Métropole du Grand Paris, et vont donc être **plus nombreux et plus présents dans les transports et l'espace public**. Pour assurer le maintien de la mobilité des seniors, il est nécessaire de les accompagner et d'adapter l'offre qui leur est proposée.

Le maintien de la **mobilité des seniors est un facteur de qualité de vie et de bien vieillir. Il s'intègre dans un contexte général de réduction des émissions de carbone et de changement climatique**. La modélisation a montré que le vieillissement de la population pourrait entraîner une augmentation des déplacements en voiture, allant à l'encontre des objectifs portés par les stratégies de mobilités à l'échelle du Grand Paris. L'enjeu est donc de favoriser le maintien de la mobilité des seniors en soutenant les déplacements à pied et en transports en commun.

Pour y répondre, les leviers d'actions sont pluriels : de **l'aménagement de l'espace public** pour accueillir les seniors piétons (mobilier urbain, sécurisation des trottoirs, accessibilité, itinéraires de promenade qualitatifs), à **l'adaptation de l'offre de transports en commun**, notamment pour diffuser l'effet de l'arrivée de nouvelles lignes de métro et tramway, mais également améliorer les qualités de l'offre de bus jugée plus accessible.

Rendre plus confortables et sûrs les déplacements de proximité en aménageant la place des seniors dans l'espace public

Avec le vieillissement de la population, les seniors piétons devraient augmenter fortement (environ 500 000 déplacements supplémentaires à pied réalisés quotidiennement en 2040 dans la Métropole du Grand Paris). Or, à l'heure actuelle, **les seniors représentent plus de 50 % des décès de piétons dans un accident de la**

circulation dans la Métropole du Grand Paris, alors qu'ils ne représentent que 15 % de la population. L'accueil des seniors piétons dans l'espace public est un défi, et peut s'accompagner d'actions visant à :

- **Donner plus de place aux piétons**, et notamment d'espaces dédiés et bien définis en réduisant les conflits d'usages sur les trottoirs et en augmentant les m² espaces piétons dans la Métropole et leur visibilité ;
- **Élever les standards de qualité, de sécurité et de confort des espaces piétons** afin de répondre aux besoins des usagers les plus vulnérables, en prenant en compte les traversées piétonnes, l'accessibilité générale de l'espace public et en apaisant la circulation motorisée ;
- **Adapter la ville aux enjeux climatiques** en proposant des espaces publics et itinéraires piétons confortables notamment dans les situations de fortes chaleurs : parcours fraîcheur, végétalisation, multiplication des lieux de détente et espaces verts...



Personne aidant un senior à traverser



© Apur - David Boureau

Accélérer la mise en accessibilité des transports publics

Les seniors peuvent rencontrer des difficultés à utiliser les transports collectifs. Ils s'orientent plus facilement vers l'offre de surface (bus et tramway) jugée plus accessible que le métro par exemple. Les travaux menés depuis plusieurs années dans l'offre de transports en commun ont déjà permis l'amélioration de leur accessibilité, mais ces actions sont à poursuivre et renforcer. L'arrivée de nouvelles lignes de métro avec notamment le Grand Paris Express, de nouvelles lignes de tramway et le prolongement de certaines lignes de métro vont considérablement améliorer l'offre, notamment en proche couronne. La mise en accessibilité des transports passera par :

- **L'attractivité des transports** collectifs et l'amélioration de la qualité de l'offre en assurant des niveaux de services fiables et de qualité et en proposant une offre confortable et accueillante (notamment par des places assises suffisantes) ;
- **La garantie des conditions d'accessibilité** et de bon fonctionnement des équipements ou la mise en place systématique d'une solution alternative en cas de dysfonctionnement ;
- **L'amélioration de l'accès à l'information pour les seniors** en facilitant leur usage des applications et supports existants, en déployant une informa-

tion voyageurs dédiée et en augmentant la présence humaine en station ;

- **La poursuite de la mise en accessibilité du réseau**, dans un premier temps du réseau de surface mais également du réseau structurant quand cela est possible, et de la mise en compatibilité du matériel roulant (augmentation du nombre de places faciles d'accès au regard de l'augmentation du nombre de seniors dans les transports).

Poursuivre les services de transports adaptés aux seniors

Des tarifications et services spécifiques existent à destination des seniors dans une logique de solidarité (Navigo Senior, forfait Améthyste, réseau PAM...). Leurs conditions d'accès varient toutefois (en fonction des ressources, du niveau d'autonomie...). Le vieillissement de la population engendrera potentiellement une hausse des besoins et donc des coûts. Trois axes de travail sont identifiés pour renforcer l'offre actuelle et anticiper les besoins futurs :

- La poursuite des actions en faveur d'une tarification solidaire dans les transports publics ;
- Le renfort et l'amélioration d'une offre de proximité dans le réseau de transport en commun via les Services Réguliers Locaux de bus ;
- L'offre de service Pam francilien pour les seniors les moins autonomes.



Seniors dans les transports en commun

© Apur - David Boureau



La traverse de Charonne, av. Gambetta (Paris 20^e)

© Apur - Vincent Nouailhat

Favoriser l'inclusion des seniors, lutter contre la sédentarité et contre l'isolement des seniors

La lutte contre la sédentarité constitue un enjeu de santé publique quel que soit l'âge et d'autant plus pour les seniors. Le bien-vieillir passe par le fait de vieillir en bonne santé et la santé constitue le premier frein à la mobilité. En outre, des enjeux d'isolement sont fréquemment mis en avant par les acteurs experts du vieillissement et de l'accompagnement des seniors, et se retrouvent dans les résultats de l'étude.

Dans ce contexte, des initiatives se déploient à l'échelle métropolitaine pour accompagner au mieux les mobilités des seniors les plus gênés dans leurs déplacements. Les porteurs de projet couplent le plus souvent leur soutien aux mobilités avec une action de lutte contre l'isolement des personnes âgées. Il s'agit de faire connaître, déployer encore davantage et faciliter l'accès à l'offre d'accompagnement pour les déplacements des personnes âgées.

d'hébergements ou de résidences spécifiques (Ehpad, résidences autonomie, résidences services seniors...). Le maintien à domicile étant la solution privilégiée par la majorité des seniors et les pouvoirs publics dans le cadre du « virage domiciliaire », les besoins en aides à domicile devraient augmenter.

Le vieillissement à domicile implique une adaptation des logements et, lorsque l'autonomie diminue, la mise en place de services adaptés (aide au ménage, portage de repas, soins, aide pour les courses...). Ces services engendrent des déplacements des professionnels se rendant au domicile des personnes âgées, encore peu documentés aujourd'hui. **La transition vers des mobilités douces et/ou un recours plus élevé aux transports collectifs des aidants et services à domicile constitue dès lors un axe de travail significatif pour les années à venir.**

Anticiper les effets du maintien à domicile des personnes dépendantes sur les mobilités

En 2019, 96 % des personnes de 65 ans ou plus de la Métropole vivent à leur domicile et seules 4 % résident au sein



Infirmier à domicile

© François Grunberg - Ville de Paris



Unis-Cité organise des visites de jeunes auprès de seniors à domicile ou en établissements

© Unis-Cité - Benjamin GUNTHER

Cette note de synthèse présente les grands enseignements de l'étude complète téléchargeable sur le site de l'Apur. Elle met en avant les enjeux en anticipation des besoins de mobilité spécifiques.

Les scénarios prospectifs et leviers d'actions ont été partagés lors des comités de suivis impliquant des partenaires de l'Apur, notamment Île-de-France Mobilités, la RATP, la Ville de Paris, le Département de Seine-Saint-Denis et la Métropole du Grand Paris ainsi que l'Union nationale des centres communaux d'action sociale (Unccas). Les résultats de l'enquête complémentaire effectuée auprès des seniors sont disponibles en annexe de l'étude et permettent de mieux comprendre les pratiques et attentes des seniors du Grand Paris.



Seniors regardant le chantier de restauration de Notre-Dame

© Jean-Baptiste Gurliat - Ville de Paris

Pour aller plus loin :



Étude complète



Annexe de l'étude présentant l'ensemble des résultats de l'enquête

Directeur et directrice de la publication :
Alexandre LABASSE
Patricia PELLOUX

Note réalisée par :
Clément BOISSEUIL, Pauline CHAZAL, Vincent NOUAILHAT, Sandra ROGER, Anne-Marie VILLOT

Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**

Cartographie et traitement statistique :
Chloé LANCHON, Anne SERVAIS

Photos et illustrations :
Apur sauf mention contraire

Mise en page : **Apur**
www.apur.org

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

