

Le vieillissement de la population concerne l'ensemble du territoire national et la Métropole du Grand Paris n'échappe pas à cette tendance, qui va se poursuivre dans les années à venir. Quelles sont les mobilités spécifiques des personnes âgées et quels impacts demain dans le Grand Paris ?

Calendrier prévisionnel

JANVIER-MARS 2023 :

Note de cadrage
Collecte des données
Lancement de l'enquête
Entretiens.

MAI-JUILLET 2023 :

Analyse de l'enquête
Rédaction de l'étude.

SEPTEMBRE 2023 :

Rendu final.

IMPACTS DU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION SUR LES MOBILITÉS

NOTE DE CADRAGE

Depuis la fin des années 1990, **le vieillissement de la population de la Métropole du Grand Paris s'accroît, en lien notamment avec les progrès de la médecine et l'arrivée de la génération des baby-boomers dans les classes d'âges des 65 ans et plus.** D'après les projections de l'Insee, cette tendance va se poursuivre dans les années à venir.

Puisque les pratiques de mobilité évoluent avec l'âge, ce phénomène représente un défi de taille pour les acteurs de la mobilité dans la métropole.

Dès lors, mieux comprendre les pratiques de mobilité des personnes âgées constitue un enjeu majeur, afin d'anti-

ciper ses impacts sur le réseau de transport et les services de mobilités et de proposer des pistes de réflexions aux acteurs de la mobilité.

Comment caractériser la mobilité des personnes âgées ? Quel est leur mode de transport privilégié ? Pour quels motifs se déplacent-ils ?

Quels sont les freins à la mobilité des seniors ? Quels mouvements les personnes âgées induisent-elles ?

Quels impacts pourrait avoir le vieillissement de la population sur les réseaux de transport et l'espace public, à l'échelle métropolitaine ?



Personnes âgées marchant avenue Duquesne, Paris 7^e.

Le contexte

En 2020, les personnes âgées de 65 ans ou plus représentent 20,6 % de la population française et 15 % de la population du Grand Paris. D'après les données révisées par l'Insee fin 2021 : si les tendances démographiques récentes se poursuivaient, 20 millions de personnes auraient 65 ans ou plus en 2070, soit 29 % de la population. Ce vieillissement de la population toucherait tous les départements de France métropolitaine dans des proportions importantes et résulte essentiellement de l'augmentation de l'espérance de vie, ainsi que de l'arrivée dans cette classe d'âge des générations issues du baby-boom.

En termes de mobilité, on observe un changement des habitudes autour du passage à la retraite, mais également une rupture vers 75 ans avec une perte de mobilité forte et des besoins qui évoluent (sécurisation, accompagnement, réduction des distances parcourues...). D'après l'Enquête Globale

Transport (EGT) de 2010, près de la moitié des personnes de plus de 80 ans s'estiment gênées dans leurs déplacements, ce qui les conduit à moins sortir de chez elles. Ainsi, 24 % ne se sont pas déplacés le jour de l'enquête. En réponse, pour ces populations, on observe des mouvements liés aux services à domicile qui viennent se substituer aux déplacements individuels (soins à domicile, livraison de repas, femme de ménage...).

Dans ce contexte, l'étude menée par l'Apur et ses partenaires vise à anticiper les effets du vieillissement de la population métropolitaine afin de garantir les meilleures conditions de mobilité, d'appréhender l'impact de ce phénomène sur les réseaux de transport, d'identifier les leviers possibles pour accompagner au mieux les besoins de ces populations, qui représenteront une part de plus en plus importante des habitants de la métropole dans les années à venir.

L'étude vise à anticiper les effets du vieillissement de la population métropolitaine afin de garantir les meilleures conditions de mobilité et d'appréhender les impacts sur les réseaux de transport

Les données mobilisables

L'étude pourra s'appuyer sur :

- Les données disponibles : données de l'Insee (données historiques de recensement et de projections), données de mobilité des personnes âgées issues de l'EGT 2018, données billettiques du Forfait Navigo Tarification Senior.
- Une collecte de données complémentaires via la mise en place d'une enquête par questionnaire à destination des seniors (relais envisagés pour cette enquête : maisons des aidants, CLIC, AURIF, CNAV, CARSAT, contacts

auprès des détenteurs du Forfait Navigo Tarification Senior, etc.).

- L'analyse des points d'intérêts générateurs de flux pour ces populations (maisons médicales ou de santé, commerces de proximité, espaces culturels et de loisirs, services publics...).
- Des entretiens menés avec les acteurs mobilisés dans les politiques du vieillissement sur le territoire métropolitain : Direction des Solidarités de la Ville de Paris, maisons de retraite, maison des aidants, laboratoire de la mobilité inclusive...



15 %

de la population du Grand Paris a plus de 65 ans en 2020

La mobilité des personnes âgées, connaissance et impacts

Dans le cadre de son programme de travail partenarial, l'étude s'articulera autour de 4 axes :

1- Le vieillissement de la population métropolitaine

Cette partie vise à quantifier le vieillissement de la population métropolitaine, afin de mieux appréhender ce phénomène. Pour cela, elle s'appuiera notamment sur les données de recensement de l'Insee, ainsi que sur les données de projections Omphale à l'horizon 2050.

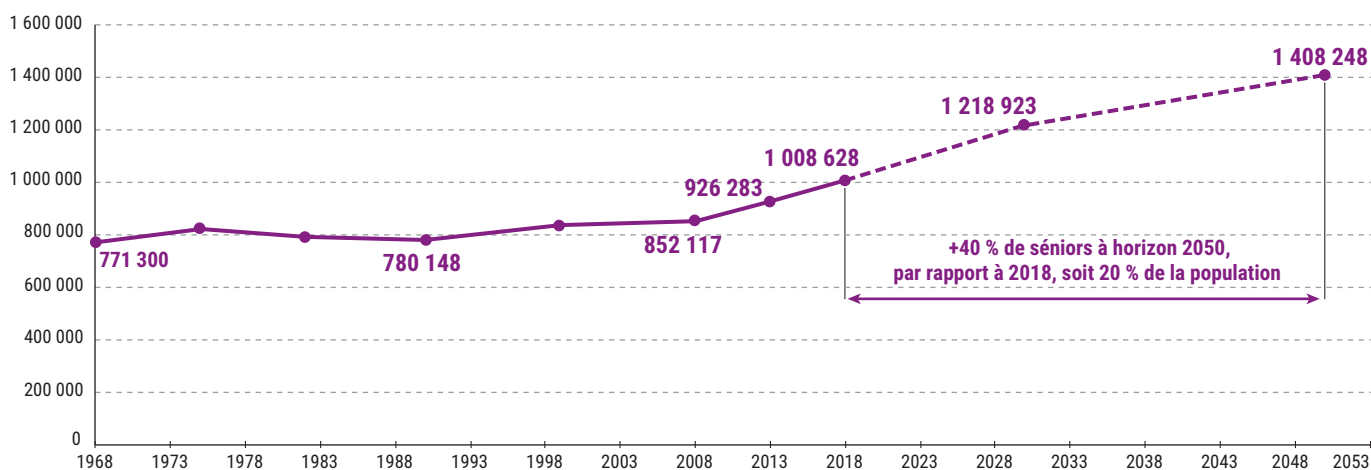
Les lieux de résidence des seniors et équipements spécifiques seront cartographiés au sein de la Métropole du Grand Paris.

2- Portrait de la mobilité des personnes âgées

Cette partie vise à brosser un portrait de la mobilité des personnes âgées, en s'appuyant sur les données de l'EGT 2018 et des données billettiques issues du Passe Navigo Annuel Tarification Senior. Pour cela, on se penchera notamment sur :

- Le nombre moyen de déplacements quotidien par classe d'âge, afin d'objectiver l'âge à partir duquel la mobilité diminue ;
- Le nombre moyen de déplacements par âge et par mode, afin d'identifier l'évolution des pratiques modales, et la motorisation des ménages en fonction de l'âge, afin d'identifier les modes de transports privilégiés ;
- Le nombre moyen de déplacements par âge et par motif, permettant d'identifier les principaux motifs de déplacements ;
- La durée et/ou la longueur des déplacements.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DES 65 ANS ET PLUS DANS LA MÉTROPOLÉ DU GRAND PARIS (1968-2050)



Source : Insee, recensements de la population, projection Omphale horizon 2050 Paris + Petite Couronne

	Ensemble des Franciliens	Actifs	Ensemble des retraités	60 ans et moins	61-65 ans	66-70 ans	71-75 ans	76-80 ans	81 ans et plus
Nombre de déplacements par jour et par personne	3,9	4,2	3,7	4,2	4,1	4,1	3,8	3,2	2,5
Distance parcourue par jour (en kilomètres)	17,1	24,6	11	14	14,3	13,9	11,5	7	4,5
Durée des déplacements par jour (en minutes)	92	113	77	81	86	89	84	64	52

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

3- Portrait de la dé-mobilité des personnes âgées et de ses conséquences

Cette partie vise à appréhender, sur la base des entretiens, les freins et difficultés rencontrés lors d'un déplacement (information voyageur, escaliers, accessibilité, sentiment d'insécurité, besoin d'être accompagné, frein psychologique...). Cette partie s'attachera à décrypter les pratiques et habitudes de ceux qui ne se déplacent plus, ou peu.

Un éclairage sur les impacts de la sédentarité sur les personnes pourra être mené.

Un descriptif des différents services de mobilités à destination des seniors, notamment à la demande, sera réalisé à l'échelle des différents territoires de la Métropole du Grand Paris.

Enfin, il conviendra également de se pencher sur le sujet de la « mobilité inversée » (aller vers, faire venir jusqu'au domicile) un enjeu majeur pour prolonger l'autonomie des seniors, et des opportunités et limites liées à cette pratique.

4- Les impacts du vieillissement de la population sur les réseaux de transport

Dans cette partie, nous chercherons à comprendre quels pourraient être les impacts de l'augmentation du nombre de personnes âgées sur les réseaux de transport du territoire.

Pour cela, un travail sera mené afin de quantifier l'impact du vieillissement sur le nombre de déplacements engendrés ou évités, la répartition modale, la fréquentation des infrastructures de transports aux heures de pointe, etc.

Un scénario de référence d'évolution des mobilités sera proposé, ainsi que des pistes d'amélioration, qui pourront inclure des éléments sur :

- La ville inclusive et la ville de la proximité, des enjeux majeurs d'autonomie pour les personnes âgées ;
- L'accès aux services numériques : formation aux outils numériques, télé-médecine, courses en ligne, assistance, etc.
- Des références d'initiatives dédiées aux personnes âgées en France et en Europe (services, aménagements de l'espace public, aménagements des transports en commun, etc.).

Dans cette dernière partie, l'Apur pourra également proposer des recommandations à destination des acteurs de la mobilité du territoire, afin d'aider et d'accompagner ses derniers dans l'appréhension de ce défi.



© Apur - JC Bomjoul

Arrêt de bus, rue de Vaugirard, Paris 6^e.

Directeur et directrice de la publication :

Alexandre LABASSE
Patricia PELLOUX

Note réalisée par :

Pauline CHAZAL,
Vincent NOUAILHAT,
Anne-Marie VILLOT

Contributions :

Clément BOISSEUIL, Sandra ROGER

Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**

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 :

