

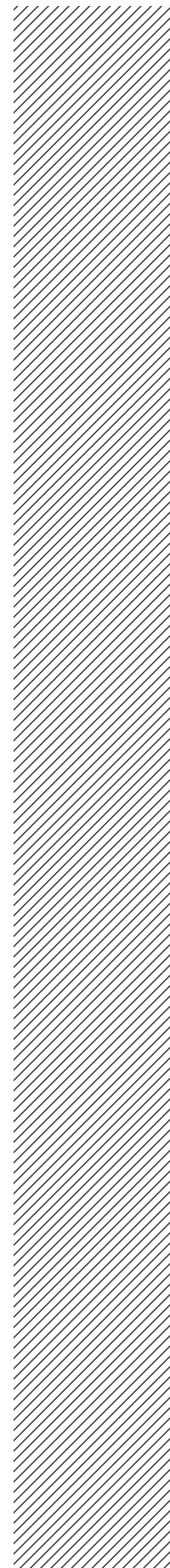


 ÉTUDE

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

DIAGNOSTIC ET VISION PROSPECTIVE
DE LA MOBILITÉ DES SENIORS

MARS 2024



Directeur et directrice de la publication : **Alexandre LABASSE**
Patricia PELLOUX

Étude 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**

Photo de couverture : © Apur – Vincent Nouailhat

www.apur.org

23P030410

Sommaire

INTRODUCTION	4
1. Un vieillissement attendu de la population du Grand Paris	7
Une augmentation de la population âgée de 65 ou plus déjà engagée depuis 1999	8
Un vieillissement de la population métropolitaine qui devrait s'intensifier	12
2. La mobilité quotidienne des seniors du Grand Paris	17
Les déplacements quotidiens des seniors de la Métropole du Grand Paris en 2020	20
Les profils de mobilité des seniors, freins et leviers identifiés	28
Les attentes et constats des seniors sur leur mobilité	34
3. Les actions et services en faveur de la mobilité des seniors	45
Les seniors dans l'espace public	46
Des transports qui s'adaptent aux seniors	54
4. Scénarios prospectifs pour la mobilité des seniors	75
Scénario 1 : Vieillissement de la population et pratiques de mobilités constantes	78
Scénario 2 : Hausse de l'usage des transports en commun pour les seniors en lien avec l'évolution de l'offre	80
Scénario 3 : Hausse de l'usage des transports en commun et développement de l'usage du vélo pour les seniors les plus jeunes	82
Scénario 4 : Un rééquilibrage territorial des pratiques dans la métropole	84
Regards croisés et enseignements des scénarios prospectifs	88
5. Enjeux et pistes d'actions pour adapter les services de mobilités et l'espace public	91
Le confort et la sécurisation des déplacements de proximité de seniors	94
L'accessibilité des transports publics	98
Le déploiement de services de transport adaptés aux seniors	100
Mobilité, santé et bien-être : lutte contre la sédentarité et l'isolement des seniors	102
L'accompagnement des politiques de maintien à domicile	106
CONCLUSION	110

INTRODUCTION

Dans la Métropole du Grand Paris, le vieillissement de la population amorcé au tournant des années 2000 va se poursuivre. En 2019, la Métropole du Grand Paris compte 1 052 398 personnes de 65 ans ou plus (15 % de la population). D'ici 2040, la poursuite du vieillissement de la population est engagée et son ampleur estimée. **Selon les dernières projections de population publiées par l'Insee en 2022 et 2023, si les tendances récentes se poursuivaient¹, le nombre de personnes de 65 ans ou plus atteindrait 1 355 400 en 2040 dans la Métropole et elles représenteraient 19 % de la population.**

La question des mobilités constitue un enjeu déterminant du « bien vieillir » dans le Grand Paris. Le vieillissement² de la population représente un défi de taille pour les acteurs de la mobilité dans la Métropole. La présente étude, en évaluant l'impact des évolutions de la population sous l'angle particulier des déplacements et de la mobilité, contribue aux réflexions en cours en matière d'adaptation de l'offre d'équipements, de services et d'accompagnement des seniors dans leurs mobilités.

Afin d'analyser les motifs, les habitudes, la fréquence, les modes et les facilités ou gênes dans les déplacements des seniors, un croisement de sources est réalisé. Le matériau est principalement statistique

et quantitatif. Il a été complété par une série d'entretiens avec des experts des questions liées aux mobilités et au vieillissement³. Un comité de suivi partenarial a accompagné la démarche, associant des représentants d'Île-de-France Mobilités, de la RATP, de la Ville de Paris, du Département de Seine-Saint-Denis, de la Métropole du Grand Paris et de l'Union nationale des centres communaux d'action sociale (Unccas).

L'analyse s'appuie sur les projections démographiques de l'Insee retravaillées à l'échelle de l'Île-de-France **dans une première partie pour mesurer l'ampleur du phénomène du vieillissement à l'échelle de chacun des départements du Grand Paris.**

Elle se poursuit par une deuxième partie portant plus spécifiquement sur les mobilités des seniors au début des années 2020. **Cette partie repose sur l'exploitation de l'édition la plus récente de l'Enquête Globale de Transport (EGT)** réalisée de 2018 à 2020 avant la crise sanitaire liée à la Covid-19. Son édition antérieure datait de 2010. Cette enquête pilotée par Île-de-France Mobilités, l'OMNIL et la DRIEAT décrit les déplacements des ménages franciliens quels que soient le motif du déplacement et les modes utilisés. L'EGT permet d'établir à date une photographie des déplacements des seniors un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi.

*En 2040,
près d'un habitant
de la Métropole
du Grand Paris
sur cinq aurait
65 ans ou plus.*

Afin de compléter l'analyse, **une enquête qualitative sur la mobilité des seniors a été conduite par l'Apur au premier semestre 2023**. Elle se situe dans un contexte post-Covid et apporte des éclairages complémentaires à l'EGT sur la fréquence des activités et des déplacements des habitants de la Métropole âgés de 65 ans et plus : leur difficulté à se déplacer et ses causes ; leur utilisation des services à domicile ; leur regard sur leur quartier et les pistes d'améliorations pour faciliter leur mobilité. Les résultats détaillés de cette enquête sont disponibles dans un document annexe complétant la présente étude.

La troisième partie étudie les politiques territoriales dans le Grand Paris visant à faciliter et favoriser les déplacements et la mobilité des seniors : accessibilité et vulnérabilité dans l'espace public, accessibilité des transports en commun pour renforcer leur recours, tarifications seniors pour les transports en commun, nombre d'abonnés et usages, services de mobilité...

La quatrième partie dresse plusieurs scénarii concernant les effets du vieillissement projeté de la population du Grand Paris en termes de mobilités : nombre de déplacements, par modes et parts modales pour la population totale et pour la population âgée de plus de 65 ans. Quatre scénarii sont présentés.

La cinquième partie dresse un certain nombre d'axes de travail et de pistes d'actions organisés autour de cinq enjeux :

- **L'accessibilité des transports publics ;**
- **Le déploiement des services de transport**, notamment pour les moins mobiles ;
- **Le confort et la sécurisation des déplacements de proximité dans l'espace public**, à pied ou à vélo ;
- **L'inclusion des seniors dans la cité, la lutte contre la sédentarité** et l'isolement, pour la santé et le bien-être des seniors ;
- **L'accompagnement des politiques de maintien à domicile et des déplacements induits par les services à domicile dans un contexte de virage domiciliaire.**

1 – Selon le scénario régional tendanciel.

2 – Le vieillissement de la population s'analyse comme une augmentation de la part des personnes les plus âgées dans la population générale. Il dépend donc aussi de l'évolution de la population des personnes plus jeunes. Dans la Métropole, le vieillissement de la population à l'horizon 2040 s'explique par une augmentation plus importante du nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus, par rapport aux autres classes d'âge.

3 – Liste en annexe.





1. UN VIEILLISSEMENT ATTENDU DE LA POPULATION DU GRAND PARIS

1.1

Une augmentation de la population âgée de 65 ou plus déjà engagée depuis 1999

La Métropole du Grand Paris compte en 2019 plus d'un million de personnes (1 052 398) de 65 ans ou plus, ce qui représente 15 % de la population métropolitaine, contre 13 % en 1999, soit une augmentation en effectif de +26 % en 20 ans. La part des personnes de 65 ans ou plus dans la Métropole est comparable à celle observée à l'échelle régionale, mais reste moins élevée qu'en France métropolitaine (20 %).

Les personnes âgées de 65 à 74 ans représentent plus de la moitié des 65 ans ou plus, bien qu'entre 1999 et 2019, le nombre de personnes de 80 ans ou plus a davantage progressé (en volume et en proportion).

Les concentrations de personnes âgées de 65 ans ou plus les plus fortes s'observent dans les communes et arrondissements de l'ouest et du sud-ouest de la Métropole avec des proportions de plus

RÉPARTITION DE LA POPULATION DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS PAR TRANCHE D'ÂGES

	Effectif en 1999	Effectif 2019	Évolution du nombre entre 1999 et 2019	Part en 1999	Part en 2019	Évolution de la part (en points de %) entre 1999 et 2019
Moins de 65 ans	5 544 374	6 042 251	+9 %	86,9 %	85,2 %	-1,75
65-69 ans	235 881	317 336	+35 %	3,7 %	4,5 %	+0,78
70-74 ans	208 280	245 131	+18 %	3,3 %	3,5 %	+0,19
75-79 ans	179 760	174 119	-3 %	2,8 %	2,5 %	-0,36
80-84 ans	88 860	144 074	+62 %	1,4 %	2,0 %	+0,64
85 ans ou plus	121 780	171 738	+41 %	1,9 %	2,4 %	+0,51
Population totale	6 378 935	7 094 649	+11 %	100 %	100 %	
65 ans plus	834 561	1 052 398	+26 %	13,1 %	14,8 %	+1,75

Source : Insee recensements 1999 et 2019, traitement Apur



+26 %

de seniors (en effectif)
entre 1999 et 2019
dans la Métropole
du Grand Paris

de 20 %. Au contraire, les communes du nord-est et du sud-est métropolitain concentrent une population plus jeune avec une part de personnes âgées de 65 ans ou plus de moins de 11 %.

Entre 1999 et 2019, la part des 65 ans ou plus dans la population totale a augmenté de +1,8 point dans la Métropole, contre +3 points en Île-de-France. **Le vieillissement de la population concerne tous les départements.** Toutefois, il est davantage marqué à Paris (+2,3 points) et dans le Val-de-Marne (+2 points). En Seine-Saint-Denis, où la population reste jeune, le vieillissement est moins prononcé (+1,3 point). Dans les Hauts-de-Seine, la progression de la part des personnes de 65 ans ou plus est comparable à celle observée à l'échelle métropolitaine.

Seules 4 % des personnes de 65 ans ou plus de la Métropole résident au sein d'hébergements ou de résidences spécifiques et **96 % vivent à domicile.** Parmi celles qui vivent à domicile, 61 % résident dans un logement dont elles sont propriétaires, 24 % sont logées dans un logement du parc social, 15 % dans un logement du parc privé et 2 %

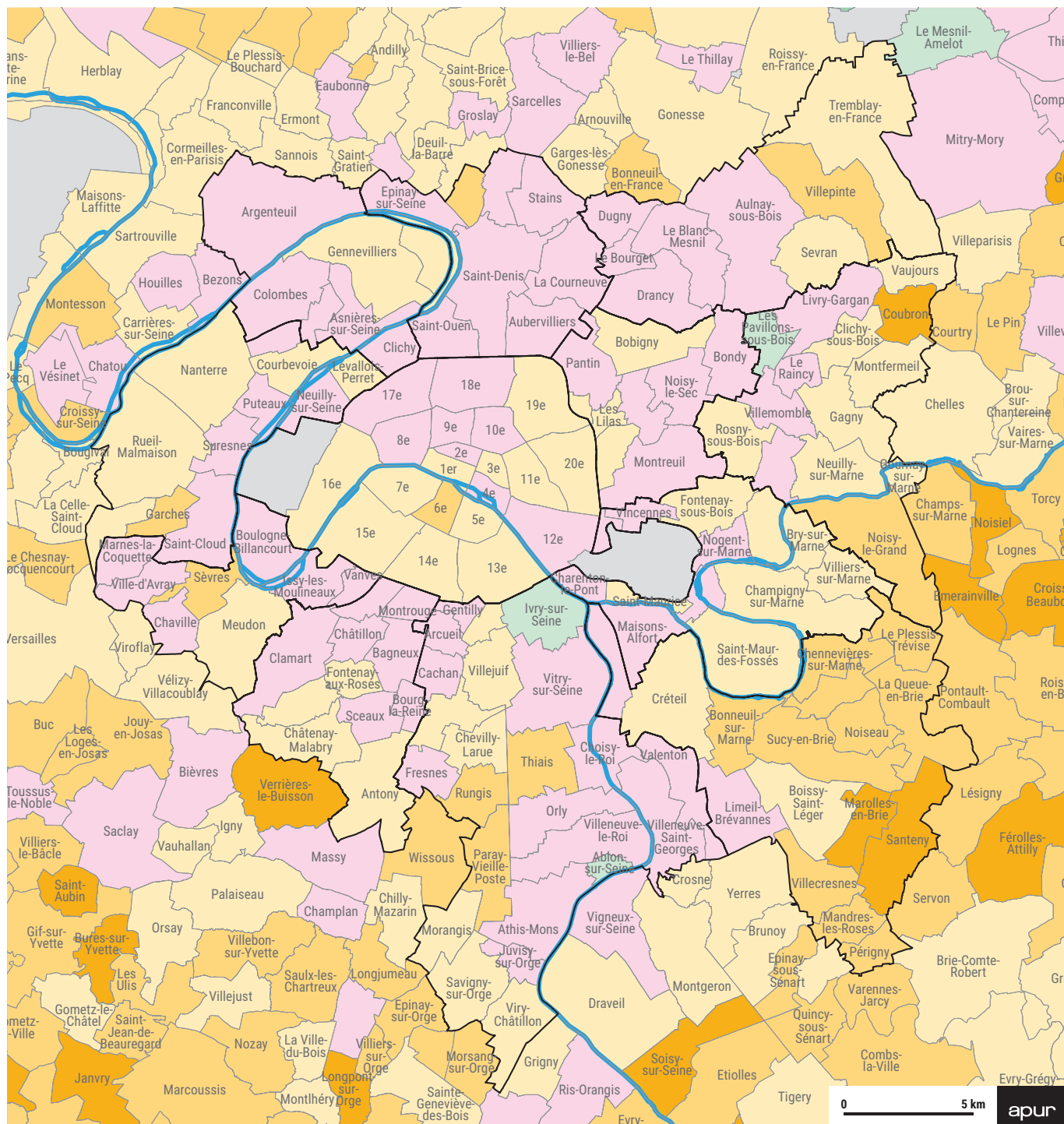
sont hébergées gratuitement. Parmi les personnes de 65 ans ou plus qui vivent dans leur logement, une sur cinq (20 %) réside dans un pavillon. Cette part est quasi nulle à Paris et atteint 38 % en Seine Saint Denis.

Plus de la moitié (53 %) des ménages métropolitains dont la personne de référence a 65 ans ou plus possèdent au moins une voiture en 2019, une proportion comparable à celle observée sur l'ensemble des ménages (53,8 %). En Île-de-France, cette part est plus élevée (63 %). Le taux d'équipement des ménages « seniors » est particulièrement élevé dans le Val-de-Marne et dans les Hauts-de-Seine. Inversement à Paris et en Seine-Saint-Denis, moins de la moitié des ménages de 65 ans ou plus possèdent une voiture. Le taux d'équipement décroît avec l'âge, en particulier à partir de 75 ans. Depuis 1999, la part des ménages seniors ayant au moins une voiture a augmenté passant de 48 % à 53 % alors que pour l'ensemble des ménages, c'est l'inverse, la part des ménages ayant au moins une voiture ne cesse de reculer. Elle s'élevait à 60 % en 1999 pour atteindre 53 % en 2019.



Personnes âgées rue Gabriel Husson, à Romainville

© Apur - David Boureau



ÉVOLUTION DE LA PART DES PERSONNES ÂGÉES DE 65 ANS OU PLUS ENTRE 1999 ET 2019



HAUSSE

- Plus de 10 points
- De 5 à 10 points
- De 2 à 5 points

STABILITÉ

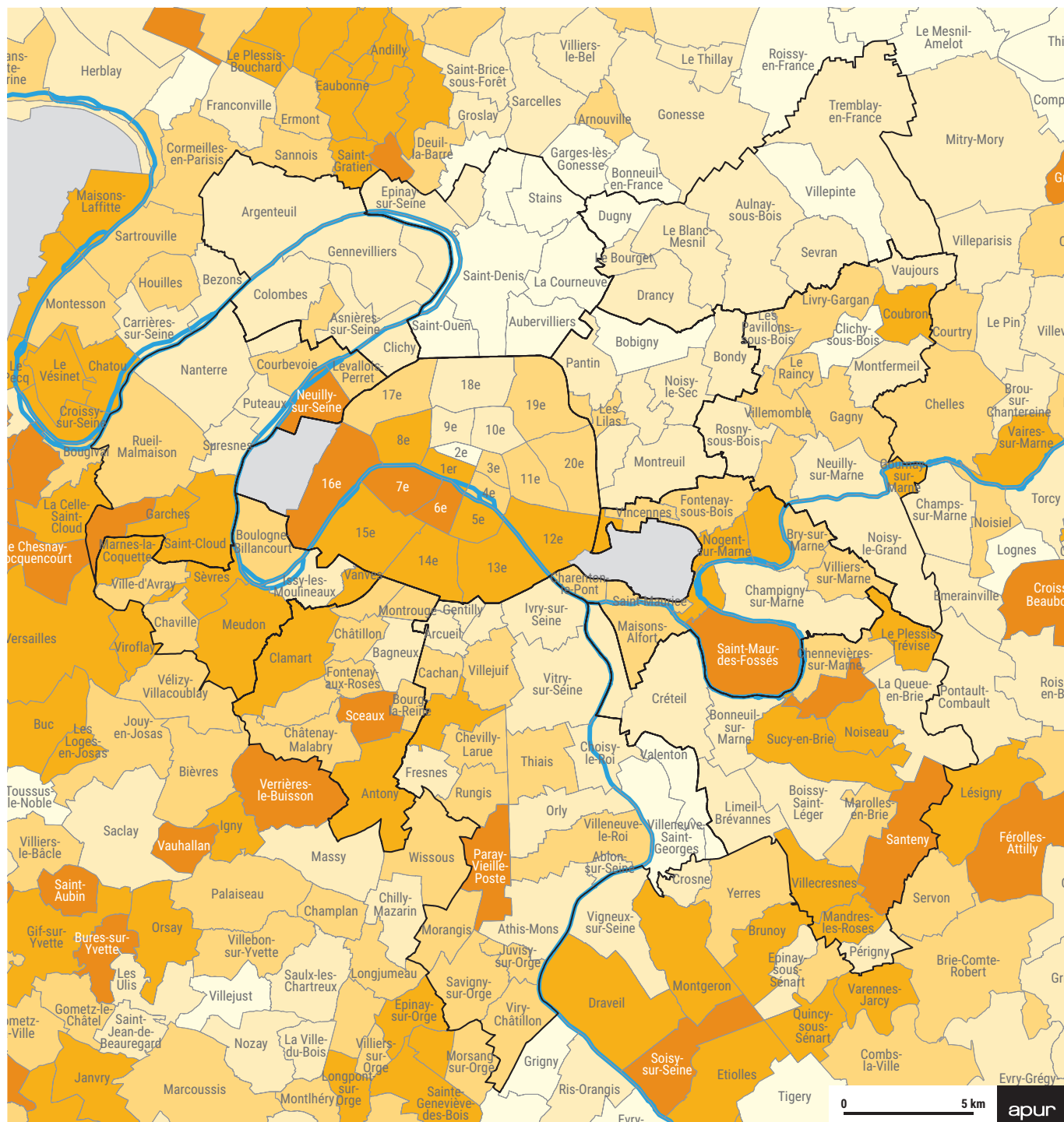
- De -2 à +2 points

BAISSE

- De 2 à 5 points
- Plus de 5 points

- Donnée indisponible

Source : Recensement de la Population (Insee) - 1999 et 2019



LES PERSONNES ÂGÉES DE 65 ANS OU PLUS



Part des personnes âgées de 65 ans ou plus, dans la population totale

- Plus de 20 %
- De 17 à 20 %
- De 14 à 17 %
- De 11 à 14 %
- Moins de 11 %

Source : Recensement de la Population (Insee) - 2019

1.2

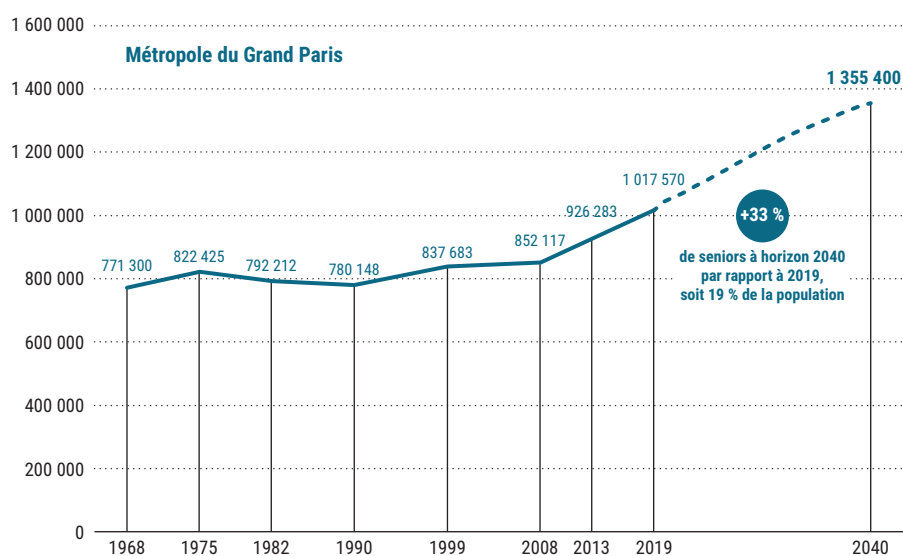
Un vieillissement de la population métropolitaine qui devrait s'intensifier

Selon les modèles prospectifs, la part des personnes âgées de 65 ans ou plus devrait s'accroître dans les années à venir, comme en attestent les données issues des dernières projections de population (cf. encadré méthodologique). À l'horizon 2040, la progression du nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus atteindrait +33 % par rapport à 2019.

Les causes du vieillissement sont multiples : l'allongement de l'espérance de vie, l'arrivée de la génération des baby-boomers nés après la Seconde Guerre Mondiale dans les classes d'âges des 65 ans ou plus, l'amélioration des conditions de travail pour une partie de la population ou encore les progrès de la médecine.

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

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)

Modèle de projections démographiques

Les projections démographiques présentées dans cette étude sont issues du modèle Omphale qui permet de réaliser des projections infranationales en projetant d'année en année les pyramides des âges des différents territoires. L'évolution de la population par sexe et âge repose sur des hypothèses d'évolution de trois composantes : la fécondité, la mortalité et les migrations (flux internes à la France et solde migratoire avec l'étranger).

Différents scénarios ont été élaborés. En complément du scénario central reposant sur des hypothèses nationales, un scénario régional tendanciel a été construit, intégrant les dernières données disponibles et des hypothèses prenant en compte des spécificités locales qu'il est complexe d'intégrer de manière harmonisée à l'échelle nationale.

Le scénario régional tendanciel et ses variantes ont été élaborés dans le cadre d'un groupe de travail réuni sous

l'égide du Comité régional pour l'information économique et sociale (Cries Île-de-France) et animé par l'Insee Île-de-France. Ont participé à ce groupe de travail : l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), l'Agence régionale de santé (ARS Île-de-France), la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (Drieat Île-de-France), la Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement (Drihl Île-de-France), la Direction régionale et interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (Drieets Île-de-France), l'Institut Paris Region et le rectorat de Versailles. En 2023, les travaux de ce groupe se sont poursuivis afin de proposer des scénarios départementaux complémentaires. Pour mesurer l'impact du vieillissement de la population sur la mobilité et les déplacements, les chiffres retenus sont basés sur ces derniers travaux et sont issus du scénario tendanciel régional.

Une forte augmentation des seniors de plus de 75 ans

Selon les chiffres issus du scénario tendanciel régional, la population âgée de 65 ou plus augmenterait sensiblement, alors que celle des moins

de 65 ans diminuerait légèrement. Parmi les seniors, ce sont les populations les plus âgées (75 ans ou plus) qui devraient connaître les plus fortes augmentations en effectifs comme en proportion.

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 %

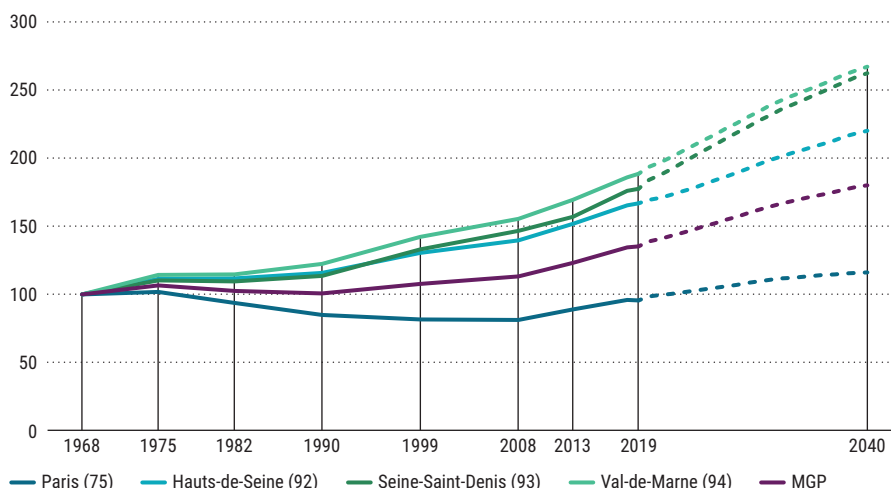
Source : Insee, recensements de la population et modèle Omphale 2022, traitement Apur

Une augmentation du nombre de seniors qui concerne tous les départements de la MGP

Selon les chiffres issus du scénario tendanciel régional déclinés par département, la hausse du nombre de personnes de 65 ans ou plus concernerait tous les départements de la Métropole. À Paris, en lien avec la baisse démographique qui se poursuivrait, la hausse des personnes de 65 ans ou plus s'accompagnerait d'une baisse des 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. Sur la mobilité globale, ce vieillissement de la population induit d'une part un enjeu d'adaptation de l'offre de mobilité aux besoins de seniors, et en particulier du grand âge puisque ce sont les classes d'âges qui vont le plus augmenter, et d'autre part, pourrait entraîner une

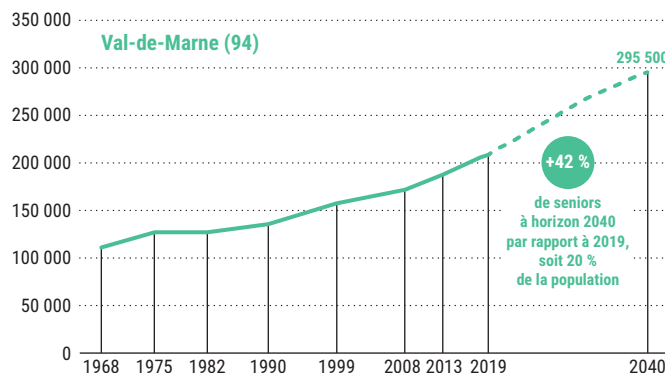
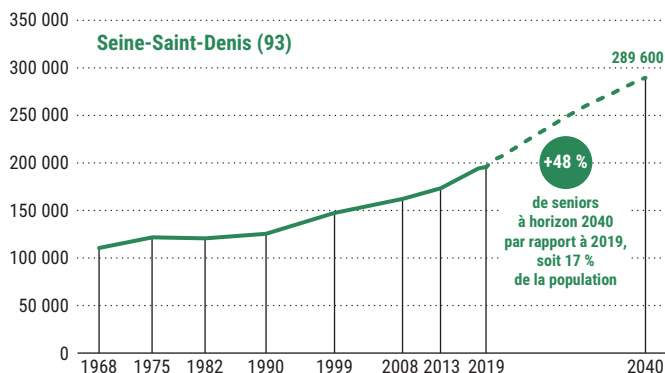
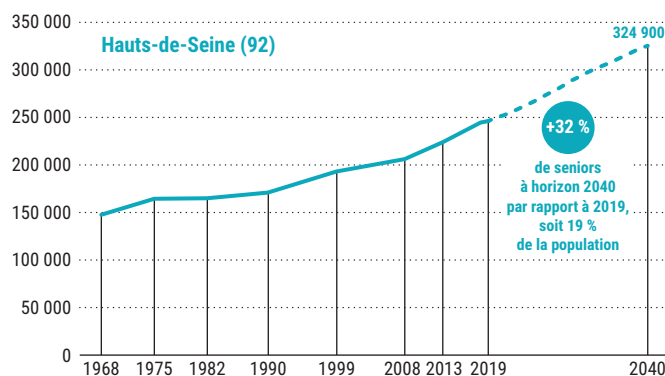
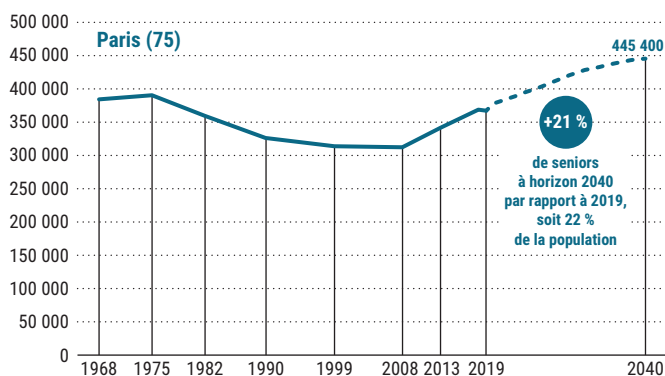
nouvelle répartition des usages de mobilité, les seniors n'ayant pas les mêmes habitudes de déplacement que les moins de 65 ans, tant en termes de motif de déplacement, que de mode utilisé ou de distance parcourue.

ÉVOLUTION COMPARÉE DU NOMBRE DE PERSONNES ÂGÉES DE 65 ANS OU PLUS ENTRE 1968 ET 2019 ET PROJECTIONS À L'HORIZON 2040 (en base 100 : 1968)



Sources : Insee, recensements de la population et modèle Omphale 2022, scénario tendanciel régional, traitement Apur Métropole du Grand Paris = 4 départements centraux

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

PROJECTIONS DE POPULATION PAR CLASSE D'ÂGES ET PAR DÉPARTEMENT À L'HORIZON 2040 ET ÉVOLUTION 2019-2040

Département de résidence	Moins de 65 ans		65 ans ou plus		Part des 65 ans ou plus en 2040	Évolution des moins de 65 ans entre 2019 et 2040		Évolution des 65 ans ou plus entre 2019 et 2040	
	en 2019	en 2040	en 2019	en 2040		en effectif	en %	en effectif	en %
Paris	1 798 310	1 618 780	367 180	445 370	22 %	-179 530	-10 %	+78 190	+21 %
Hauts-de-Seine	1 378 260	1 378 470	246 150	324 950	19 %	+210	0 %	+78 800	+32 %
Seine-Saint-Denis	1 449 220	1 451 400	195 790	289 610	17 %	+2 180	0 %	+93 820	+48 %
Val de Marne	1 198 720	1 196 420	208 450	295 500	20 %	-2 300	0 %	+87 050	+42 %

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

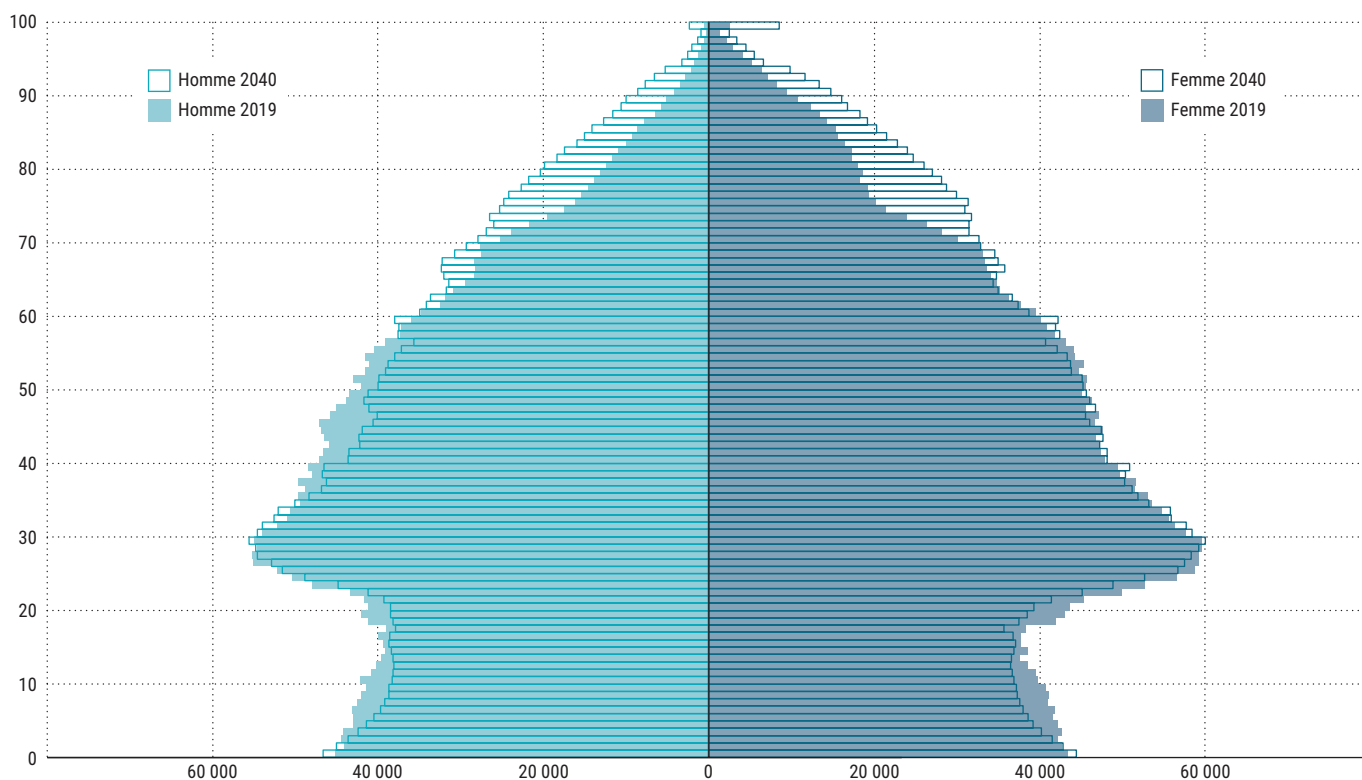


Des seniors au marché du livre ancien et d'occasion (Paris 15^e)



Personne âgée assise sur un banc avenue Léon Blum, à Cachan

PYRAMIDE DES ÂGES EN 2019 ET 2040 POUR LA MÉTROPOLIS DU GRAND PARIS



Sources : Insee, recensements de la population et modèle Omphale 2022, traitement Apur
Métropole du Grand Paris = 4 départements centraux





2. LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES SENIORS DU GRAND PARIS

Pour comprendre les effets et les enjeux de mobilité liés au vieillissement de la population, ce chapitre décrit et analyse les déplacements et les comportements de mobilités des seniors. Il présente également leurs besoins, leurs attentes et leurs propositions d'améliorations.

Les résultats présentés sont issus de l'exploitation des données de l'édition la plus récente de l'Enquête Globale de Transport (EGT), l'EGT 2018-2020 réalisée avant la période COVID et son édition antérieure datée de 2010. Cette enquête pilotée par Île-de-France Mobilités, l'OMNIL et la DRIEAT décrit de façon quantitative les déplacements des ménages franciliens quels que soient le motif du déplacement et les modes utilisés. L'EGT permet d'établir à date une photographie des déplacements des seniors de la Métropole du Grand Paris au niveau départemental (Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne) un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi.

L'analyse s'appuie également sur l'enquête qualitative sur la mobilité des seniors réalisée par l'Apur dans le cadre de cette étude au premier semestre 2023. Dans un contexte post-Covid, elle apporte des éclairages complémentaires à l'EGT sur la fréquence des activités et des déplacements des habitants de la métropole âgés de 65 ans et plus ; leur difficulté à se déplacer et ses causes ; leur utilisation des services à domicile ; leur regard sur leur quartier et les pistes d'améliorations pour faciliter leur mobilité. Dans ce chapitre, les résultats tirés de l'enquête réalisée par l'Apur sont reconnaissables par des encarts de couleur.

N.B. : Les résultats détaillés de l'enquête réalisée en 2023 sont disponibles en annexe de cette étude et téléchargeables sur le site web de l'Apur.



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



Note de synthèse

Deux sources de données pour décrire les comportements de déplacement des seniors de la Métropole

L'Enquête Globale de Transport (EGT) 2018-2020 (Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA) <https://www.omnil.fr/>

L'Enquête Globale de Transport (EGT) 2018-2020 est une enquête ménages réalisée sur les pratiques de mobilité des Franciliens et constitue la principale source de connaissance des déplacements des Franciliens depuis 1976. L'EGT permet de caractériser les pratiques de mobilité à une période donnée, mais elle met aussi en évidence les évolutions de la mobilité grâce aux comparaisons possibles avec les cinq précédentes éditions (1976, 1983, 1991, 2001 et 2010).

Cette enquête de grande ampleur recueille un nombre important d'informations sur les caractéristiques des ménages enquêtés, sur la mobilité individuelle, sur les modes de transport utilisés, sur les motifs ainsi que sur le temps consacré aux déplacements. Des entretiens ont été réalisés auprès de 4 800 ménages soit 9 400 personnes pour un total de 35 700 déplacements recensés.

L'Enquête Globale Transport est la seule enquête portant sur la mobilité de tous les Franciliens pour l'ensemble des modes de transport et des motifs. De ce fait elle est la source principale de connaissances nécessaires à la définition des politiques de transports et à la réalisation de nouvelles infrastructures. L'EGT 2018-2020 a été cofinancée par Île-de-France Mobilités et la DRIEAT. L'institut KANTAR puis TEST SA ont été retenus pour être les prestataires de l'enquête. Le CEREMA et l'Université Gustave Eiffel se sont impliqués dans l'assistance aux méthodes

statistiques et sur le contrôle de la qualité des enquêtes (*Source notice Île-de-France Mobilités*).

Les résultats présentés dans cette étude :

L'EGT décrit les déplacements des ménages d'Île-de-France la veille du jour d'enquête. Les déplacements réalisés par les ménages non franciliens, par des visiteurs ou des touristes ou les déplacements de marchandises ne sont pas comptabilisés et les résultats sont relatifs à un jour moyen de semaine. Ils permettent d'établir une photographie des déplacements des seniors avant la pandémie de Covid-19. L'EGT 2018-2020 devait initialement se dérouler sur cinq ans entre 2018 et 2023 permettant d'obtenir un échantillon suffisant pour réaliser des analyses à des niveaux géographiques fins. La pandémie a stoppé le recueil de données en mars 2020 à mi-parcours. Du fait d'un échantillon plus réduit que prévu, les analyses les plus fines sont réalisées au niveau départemental et le nombre de filtres appliqués aux données est limité.

Les résultats présentés dans l'étude concernent Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne mais n'ont pas été publiés pour les communes de l'Essonne et du Val d'Oise inscrites dans la Métropole du Grand Paris, car non significatifs statistiquement. Les projections d'évolution de la population de l'Insee présentées dans la première partie de l'étude concernent ces mêmes départements.

L'enquête complémentaire Mobilité des seniors de la Métropole du Grand Paris (Apur, 2023)

L'enquête, accessible en ligne, a été administrée par l'Apur entre mi-mars et mi-mai 2023. Elle aborde les habitudes de déplacements des seniors (modes, motifs), leur autonomie et leurs éventuelles difficultés à se déplacer, leur recours aux services à domicile, leur opinion sur leur quartier et leurs souhaits pour faciliter leurs déplacements.

L'échantillon

Sur un total de 3 563 questionnaires collectés, les réponses de 3 010 personnes de 65 ans ou plus résidant à Paris ou dans un département de la petite couronne ont pu être exploitées. Les questionnaires ne précisant pas l'âge du répondant, son département de résidence ou mentionnant un département hors Métropole ont été écartés.

Le redressement des données

Un redressement des réponses a été effectué afin de reconstituer un échantillon proportionnel à la répartition de la population de 65 ans et plus par département d'une part et à la répartition de la population des seniors par tranche d'âge (65-69 ans, 70-74 ans, 75-79 ans, 80-84 ans, 85 ans et plus) au sein de la population des seniors de chaque département d'autre part. L'échantillon redressé reconstitue une population comparable à la population métropolitaine de 65 ans ou plus, avec une majorité de femmes et une majorité de ménage ayant accès à un véhicule.

L'ensemble des résultats présentés ont été calculés à partir de l'échantillon redressé.

2.1

Les déplacements quotidiens des seniors de la Métropole du Grand Paris en 2020

L'Enquête Globale de Transport (EGT) évalue à 3,5 millions, le volume quotidien de déplacements des seniors de la Métropole du Grand Paris qui vivent à domicile. Ce volume impressionnant représente 14 % des déplacements des ménages de la métropole un jour type de semaine. Près de 42 % de ces déplacements sont réalisés par des seniors parisiens, 23 % par des seniors des Hauts-de-Seine, 19 % par des seniors du Val-de-Marne et 15 % par des seniors de Seine-Saint-Denis.

Une majorité de déplacements courts autour du domicile

Près de 78 % des déplacements quotidiens des seniors sont réalisés depuis ou vers leur domicile, une part légèrement supérieure à celle des habitants de la métropole de moins de 65 ans (71 %). La portée moyenne de leurs déplacements est de 2,4 km (3,5 km pour les habitants de la métropole plus jeunes). Les déplacements très courts sont majoritaires :

- 64 % des déplacements des seniors ont une portée¹ inférieure à 1,5 km,
- 16 % ont une portée comprise entre 1,5 et 3,5 km,
- 20 % ont une portée supérieure à 3,5 km.

Les déplacements des seniors parisiens sont caractérisés par une proportion plus importante de déplacements très courts : 48 % ont une portée de moins de 500 m à vol d'oiseau. Les déplacements de plus de 6 km représentent jusqu'à 15 % des déplacements des seniors de Seine-Saint-Denis ou du Val-de-Marne. Les déplacements de plus de 6 km sont plus fréquents parmi les déplacements des seniors hommes (15 %) que parmi ceux des femmes (9 %). Les déplacements de moins de 500 m sont plus fréquents parmi les déplacements des seniors femmes (40 %) que parmi ceux des hommes (35 %).

Des déplacements réalisés entre 9 h et 19 h, en matinée ou au milieu de l'après-midi

Les rythmes de vie des seniors sont spécifiques. Les seniors de la métropole réalisent 91 % de leurs déplacements quotidiens entre 9 heures et 19 heures, davantage que les habitants de la métropole plus jeunes (72 %). Tous modes de déplacements confondus :

- 31 % des déplacements quotidiens des seniors sont effectués en matinée entre 9 h et 11 h ; une plage horaire située en heures creuses des déplacements des autres habitants, après la

3,5 millions

de déplacements des seniors de la Métropole du Grand Paris un jour de semaine

64 %

ont une portée de moins de 1,5 km

78 %

ont le domicile comme origine ou destination

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS DES SENIORS DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS PAR CLASSE DE PORTÉE, LE JOUR D'ENQUÊTE (EGT)

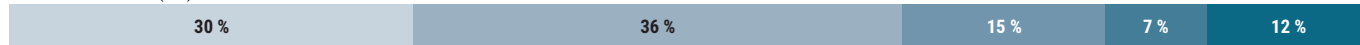
Métropole du Grand Paris



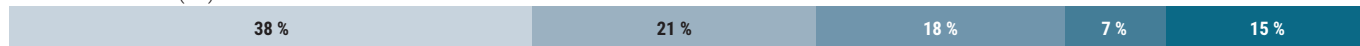
Paris (75)



Hauts-de-Seine (92)



Seine-Saint-Denis (93)



Val-de-Marne (94)



Jusqu'à 0,5 km De 0,6 à 1,5 km De 1,6 à 3,5 km De 3,6 à 6 km Plus de 6 km

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

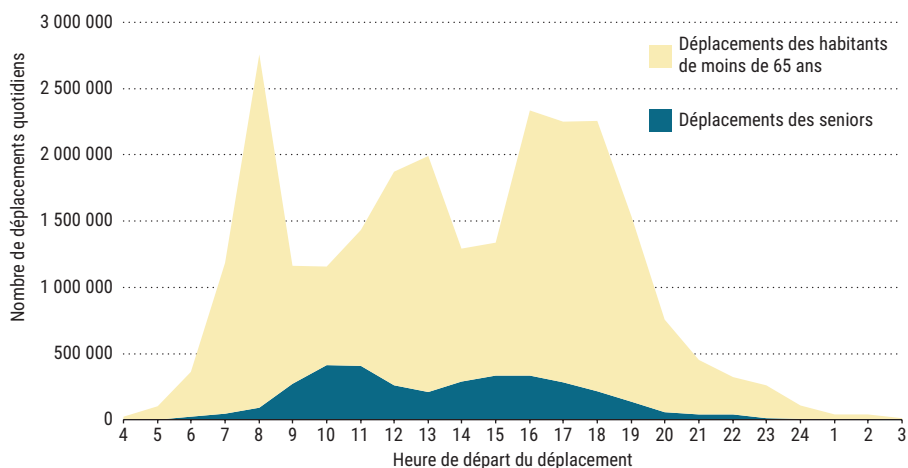
période de pointe du matin et avant leur pause méridienne,

- Les déplacements des seniors sont également plus nombreux dans l'après-midi de 14 h à 18 h, renforçant à partir de 16 h, la période de pointe du soir.
- La pause méridienne constitue plutôt une période creuse de déplacements des seniors.

L'allure générale des courbes varie en fonction du mode de déplacement. En transports en commun, les déplacements

des seniors interviennent majoritairement en heures creuses. Ils représentent 18 % des déplacements des habitants de la métropole commencés entre 10 h et 17 h, mais 6 % des déplacements en dehors de cette plage horaire. À l'avenir, la répartition des déplacements risque d'évoluer avec les manifestations plus fréquentes des impacts du changement climatique et l'augmentation des épisodes de fortes chaleurs, obligeant à décaler ses activités aux heures les moins chaudes de la journée.

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



1 – Les portées sont calculées sur les déplacements internes à l'Île-de-France, à vol d'oiseau.

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

Des déplacements principalement réalisés pour faire des achats et se promener

En décrivant les motifs de déplacements des seniors, l'EGT renseigne aussi sur leurs activités. Les seniors qui se sont déplacés le jour de l'enquête (87 %), se sont principalement déplacés pour faire des achats, pour leurs loisirs et pour affaires personnelles, une rubrique qui regroupe les déplacements pour aller chez le médecin, à la poste, aux services des impôts comme pratiquer une activité bénévole dans une association. À partir de 80 ans, la diversité des motifs de déplacements se réduit et les déplacements pour achats et affaires personnelles prennent davantage d'importance.

Des déplacements majoritairement effectués à pied mais une utilisation variable de la voiture par département de résidence

Dans cette étude, les modes de déplacements analysés sont les modes principaux de déplacement, tels qu'ils sont définis dans l'EGT². Les déplacements effectués avec chacun des modes sont décrits en proportion sous l'appellation part modale ou choix modal.

Un jour de semaine, 55 % des 3,5 millions de déplacements des seniors

de la Métropole du Grand Paris sont effectués à pied, 23 % en voiture et 19 % en transports en commun. Seulement 2 % sont réalisés à vélo.

D'une manière générale, les seniors se déplacent davantage à pied et en voiture que les autres habitants de la métropole et moins en transports en commun. Après 80 ans, ils utilisent moins la voiture et les transports en commun et se déplacent davantage à pied.

Les choix modaux varient par département de résidence.

Près de 66 % des déplacements des seniors parisiens sont effectués à pied un jour de semaine moyen, 25 % sont effectués en transports en commun et seulement 6 % en voiture.

Dans les départements de la Petite Couronne, la marche à pied demeure le premier mode de déplacement des seniors un jour de semaine mais la voiture est davantage utilisée : dans 41 % des déplacements des seniors du Val-de-Marne, 33 % des déplacements des seniors de Seine-Saint-Denis et 28 % des déplacements des seniors des Hauts-de-Seine. La part modale des transports en commun est comparable dans les trois départements (15 à 17 %).

Par comparaison, les seniors franciliens résidant hors métropole effectuent

Un jour de semaine, **55 %** des déplacements des seniors de la métropole sont effectués à pied, **23 %** en voiture et **19 %** en transports en commun, **2 %** à vélo.

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS DES SENIORS DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS PAR MOTIF, LE JOUR D'ENQUÊTE

65 à 69 ans



70 à 74 ans



75 à 79 ans



80 à 84 ans



85 ans et plus

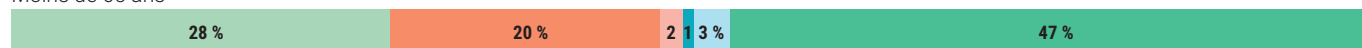


■ Domicile ↔ Achats
 ■ Domicile ↔ Loisirs
 ■ Domicile ↔ Affaires Personnelles
 ■ Domicile ↔ Accompagnement
 ■ Domicile ↔ Travail
 ■ Domicile ↔ Autres
■ Autres que domicile ↔ lié au travail
 ■ Autres que domicile ↔ non lié au travail

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

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

Moins de 65 ans



Seniors



► Seniors de la Métropole du Grand Paris

Paris (75)



Hauts-de-Seine (92)



Seine-Saint-Denis (93)



Val-de-Marne (94)



■ Transports en commun
 ■ Voiture
 ■ Deux-roues motorisés
 ■ Autres mécanisés
 ■ Vélo
 ■ Marche

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

2 – Lorsque les déplacements comportent plusieurs trajets réalisés avec des modes distincts, l'EGT définit un mode principal. Il s'agit du mode qui apparaît en premier dans la liste hiérarchisée suivante : transports en commun, voiture particulière, deux-roues motorisés, vélo, autres modes mécanisés, marche à pied. Dès lors, les trajets initiaux ou terminaux à pied d'un déplacement comportant un trajet en transports en commun ou en voiture ne sont pas comptés comme des déplacements à pied.

54 % de leurs déplacements quotidiens en voiture, 37 % à pied et 6 % en transports en commun. L'éloignement à Paris s'accompagne d'une utilisation croissante de la voiture et d'une moindre utilisation de la marche à pied.

Les choix modaux des seniors ont faiblement évolué dans la Métropole du Grand Paris entre 2010 et 2020. On note toutefois une baisse du choix modal voiture à Paris au profit de la marche et des transports en commun ; une baisse de la marche dans le Val-de-Marne au profit des transports en commun.

À distance à parcourir équivalente, les modes de déplacements utilisés par les seniors diffèrent par département de résidence.

Le choix du mode de déplacement des seniors résulte de contraintes, d'opportunités et d'arbitrages personnels. L'analyse des choix modaux des déplacements de portée équivalente permet d'écartier un facteur explicatif : la proximité ou l'éloignement des services urbains et des lieux de pratiques des activités. D'une manière générale, l'EGT montre que la

marche est dédiée aux déplacements courts. Elle montre également que la voiture comme le bus et le tramway sont utilisés par les seniors pour des déplacements de portées variables. Ils constituent de ce fait les modes les plus polyvalents pour les seniors. Le métro, le RER ou le train sont davantage utilisés par les seniors pour les déplacements plus longs, en tout cas hors Paris.

À distance à parcourir comparable, les différences observées entre les seniors parisiens et les seniors des autres départements de la métropole reflètent le rôle déterminant d'autres facteurs comme le niveau d'équipement automobile, la qualité de la desserte et de l'offre en transports en commun, le confort et la sécurité des espaces publics ou plus généralement la permanence des habitudes et des comportements de déplacements acquise avant 65 ans. Ces paramètres qui sont susceptibles d'évoluer à l'horizon 2040 peuvent dès lors aussi être regardés comme des leviers d'évolution des comportements de déplacements des seniors.

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES SENIORS DE LA MÉTROPOLÉ DU GRAND PARIS LE JOUR D'ENQUÊTE, PAR CLASSE DE DISTANCE

Jusqu'à 500 m



De 500 m à 1,5 km



De 1,5 à 3,5 km



De 3,5 à 6 km



6 km et plus



► Paris (75)

Jusqu'à 500 m



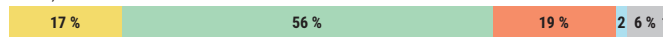
De 500 m à 1,5 km



De 1,5 à 3,5 km



De 3,5 à 6 km



6 km et plus



► Hauts-de-Seine (92)

Jusqu'à 500 m



De 500 m à 1,5 km



De 1,5 à 3,5 km



De 3,5 à 6 km



6 km et plus



► Seine-Saint-Denis (93)

Jusqu'à 500 m



De 500 m à 1,5 km



De 1,5 à 3,5 km



De 3,5 à 6 km



6 km et plus



► Val-de-Marne (94)

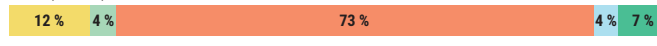
Jusqu'à 500 m



De 500 m à 1,5 km



De 1,5 à 3,5 km



De 3,5 à 6 km



6 km et plus



Bus et tramway Autres transports en commun Voiture Vélo Autres Marche

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

Outre la distance, d'autres facteurs influent le choix modal des seniors

Certains facteurs paraissent en première analyse plus discriminants que d'autres pour expliquer les différences de choix modaux des seniors de la métropole, comme appartenir à un mé-

nage équipé en voiture, ne pas habiter à proximité d'une gare ou d'une station de transport en commun ferré (métro, RER ou train) ou encore habiter dans une maison individuelle. Le genre ou le fait d'être gêné dans ses déplacements semble avoir un effet moins perceptible sur le choix modal.

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

► Selon la classe d'âge du senior

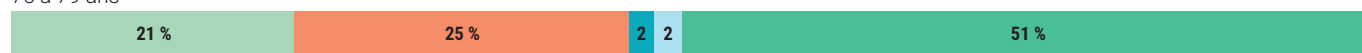
65 à 69 ans



70 à 74 ans



75 à 79 ans



80 à 84 ans



85 ans et plus



► Selon le type de logement

Habite dans un immeuble

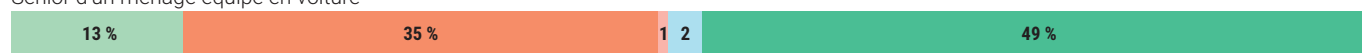


Habite dans une maison



► Selon le niveau d'équipement automobile du ménage

Senior d'un ménage équipé en voiture



Senior d'un ménage sans voiture

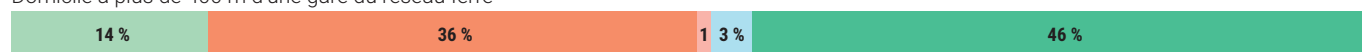


► Selon la proximité des gares et stations du réseau ferré

Domicile à moins de 400 m d'une gare du réseau ferré



Domicile à plus de 400 m d'une gare du réseau ferré



► Selon le sexe

Hommes



Femmes



► Selon la gêne à se déplacer

Senior gêné dans ses déplacements le jour d'enquête



Senior non gêné dans ses déplacements le jour d'enquête



■ Transports en commun
 ■ Voiture
 ■ Deux-roues motorisé
 ■ Autres mécanisés
 ■ Vélo
 ■ Marche

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

Focus : Des seniors qui optent plus souvent pour le bus, lorsqu'ils se déplacent en transports en commun

D'après l'EGT, les seniors de la métropole utilisent les transports en commun pour 19 % de leurs déplacements quotidiens, davantage lorsqu'ils sont parisiens (25 % des déplacements) que lorsqu'ils résident dans un autre département de la métropole (15 à 17 %). Cette part est plus faible que celle des autres habitants de la métropole (28 %), utilisateurs des transports en commun pour se rendre à leur travail.

Près de 36 % des déplacements en transports en commun des seniors de la métropole sont effectués en bus contre 23 % de ceux des habitants de la métropole plus jeunes. Choix ou contrainte, le fait d'opter pour le bus plutôt qu'un autre mode de transports en commun varie selon le département de résidence. Ce sont les seniors de Seine-Saint-Denis qui l'utilisent le plus souvent : 46 % de leurs déplacements en transports en commun sont effectués en bus. Si on y ajoute les déplacements en tramway, ce sont 71 % des déplacements des habitants de ce département qui sont effectués avec ces deux modes de surface.

De manière générale, l'utilisation du bus augmente avec l'âge. Et les déplacements des seniors en bus sont à 68 % effectués par des femmes alors qu'elles représentent 58 % des seniors.

L'analyse des seniors de la métropole, utilisateurs des transports en commun le jour de l'enquête (quel que soit le nombre de déplacements effectués) et non plus des utilisations (les déplacements) montre qu'en réalité 32 % des seniors de la métropole se sont déplacés au moins une fois en transports en commun le jour d'enquête et parmi eux, 1 sur 3 s'est exclusivement déplacé en transports en commun.

Près de 45 % des seniors parisiens ont été des utilisateurs des transports en commun le jour d'enquête, 20 à 30 % des seniors des autres départements. Et en Seine-Saint-Denis, plus de 7 utilisateurs des transports en commun sur 10 ont pris le bus ou le tramway, un taux plus élevé que dans les autres départements mais comparable au résultat sur les déplacements.

Toujours d'après l'EGT, les détenteurs d'un abonnement de transports en commun ont réalisé 65 % des déplacements en transports en commun le jour d'enquête. Le fait de disposer d'un abonnement paraît gommer les différences de mobilité constatées par niveaux de revenus (cf. taux de mobilité par niveau de revenu du ménage, ci-après).

En 2040, l'offre de transports en commun aura évolué avec la mise en service des lignes du GPE, des prolongements de lignes de métro, de nouvelles lignes de tramway, une évolution des lignes de bus.

TYPES DE TRANSPORTS EN COMMUN UTILISÉS PAR LES SENIORS DE LA MÉTROPOLE, LE JOUR D'ENQUÊTE

Par département de résidence

Paris (75)



Hauts-de-Seine (92)



Seine-Saint-Denis (93)



Val-de-Marne (94)



Par classes d'âge

Moins de 65 ans



65 à 69 ans



70 à 74 ans



75 à 79 ans



80 à 84 ans



85 ans et plus



■ Train, RER ■ Métro ■ Tramway ■ Bus ■ Autres transports en commun

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

Focus : L'utilisation de la voiture par les seniors un jour de semaine

D'après l'EGT, 23 % des déplacements quotidiens des seniors de la métropole sont effectués en voiture en moyenne, mais 41 % des déplacements quotidiens des seniors du Val-de-Marne, 33 % de ceux de Seine-Saint-Denis, 28 % de ceux des Hauts-de-Seine et 6 % de ceux des seniors parisiens. **La voiture est le mode de déplacement le plus différenciant entre les seniors parisiens et les seniors du reste de la métropole.**

Cette utilisation est largement encouragée par le fait d'avoir un véhicule à disposition.

Près de 3 sur 4 déplacements en voiture des seniors de la métropole sont effectués par les conducteurs mais la part des déplacements en voiture comme passagers augmente avec l'âge : passant de 21 % pour les seniors de 65 à 69 ans à 66 % pour ceux de 85 ans et plus.

L'analyse des seniors utilisateurs de la voiture le jour de l'enquête (quel que soit le nombre de déplacements effectués) montre que **25 % des seniors de la Métropole du Grand Paris se sont déplacés au moins une fois en voiture le jour d'enquête et parmi eux plus d'1 sur 2 s'est exclusivement déplacé en voiture.** Cela concerne 43 % des seniors du Val-de-Marne, environ 30 % des seniors de Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine et 10 % des seniors Parisiens.

Par comparaison, 68 % des seniors qui résident en Île-de-France hors Métropole du Grand Paris se sont déplacés au moins une fois en voiture le jour d'enquête et la voiture a été l'unique mode de déplacement des 2/3 d'entre eux au cours de la journée.

53 % des ménages métropolitains dont la personne de référence a 65 ans ou plus possèdent au moins une voiture en 2019, une part comparable à celle observée sur l'ensemble des ménages (53,8 %). 10 % en ont au moins deux. En Île-de-France, ces parts sont plus élevées (respectivement 63 % et 15 %). Les départements qui comptent le plus de ménages de 65 ans ou plus possédant au moins une voiture sont le Val de Marne suivi des Hauts de Seine. Inversement à Paris et en Seine-Saint-Denis, moins de la moitié des ménages de 65 ans ou plus possèdent une voiture. Entre 65 et 74 ans, la part des ménages possédant au moins une voiture est relativement stable, celle-ci commence à décroître à partir de 75 ans. Le taux d'équipement des ménages dont la personne de référence a 80 ans ou plus s'élève à 41 %. **Depuis 1999, la part des ménages seniors ayant au moins une voiture a augmenté passant de 48 % à 53 % alors que pour l'ensemble des ménages, c'est l'inverse, la part des ménages ayant au moins une voiture ne cesse de reculer. Elle s'élevait à 60 % en 1999 pour atteindre 53 % en 2019. Les deux courbes d'évolution se situent désormais au même niveau.**

Le parc de voiture possédé par des seniors résidant de la MGP représente 432 000 voitures en 2019. Il est en revanche difficile de connaître la répartition du parc des seniors de la métropole par niveau Crit'Air. Pour mémoire, le périmètre à l'intérieur de l'A86 a été retenu pour la ZFE-m (A86 exclue) et à l'intérieur de ce périmètre, des restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants sont mises en œuvre progressivement. La prochaine échéance interdisant la circulation des véhicules Crit'Air3 devrait intervenir au 1^{er} janvier 2025.



Personne âgée au volant de sa voiture, rue Saint-Dominique (Paris 7^e)

© Apur - David Boureau



Personne âgée en train de charger sa voiture, avenue Jean Perrin, à Sceaux

© Apur - David Boureau

2.2

Les profils de mobilité des seniors, freins et leviers identifiés

D'après l'EGT, les seniors de la Métropole du Grand Paris consacrent en moyenne 74 minutes par jour à se déplacer. Les seniors âgés de 65 à 69 ans y consacrent 1 heure 30, les seniors âgés de 85 ans et plus, 40 minutes.

Une mobilité quotidienne qui diminue avec l'âge mais augmente avec le niveau de revenu

Hommes ou femmes, les seniors effectuent en moyenne 3,5 déplacements par

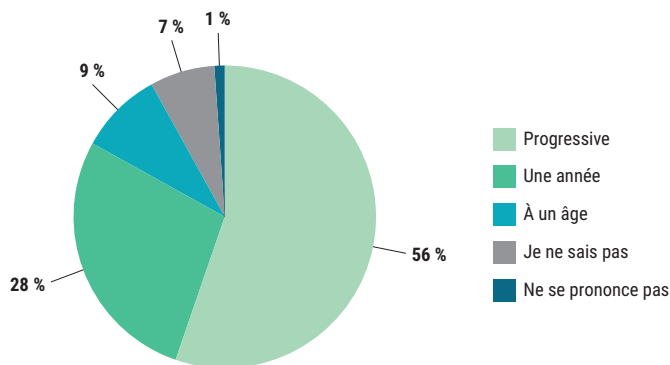
jour, contre 3,9 pour les habitants de la métropole plus jeunes. La mobilité quotidienne des seniors diminue avec l'âge. Elle passe de 4 déplacements quotidiens pour la population des 65-69 ans, un ratio légèrement supérieur à celui des habitants de la métropole plus jeunes, à 2,2 pour les seniors de 85 ans et plus.

La mobilité des seniors varie selon le département de résidence. Elle augmente avec le niveau de revenu du ménage. Les seniors de Seine-Saint-

3,5 déplacements par jour et par senior dans la Métropole du Grand Paris, **4** pour les 65 à 69 ans, **2,2** pour les 85 ans et plus (EGT).

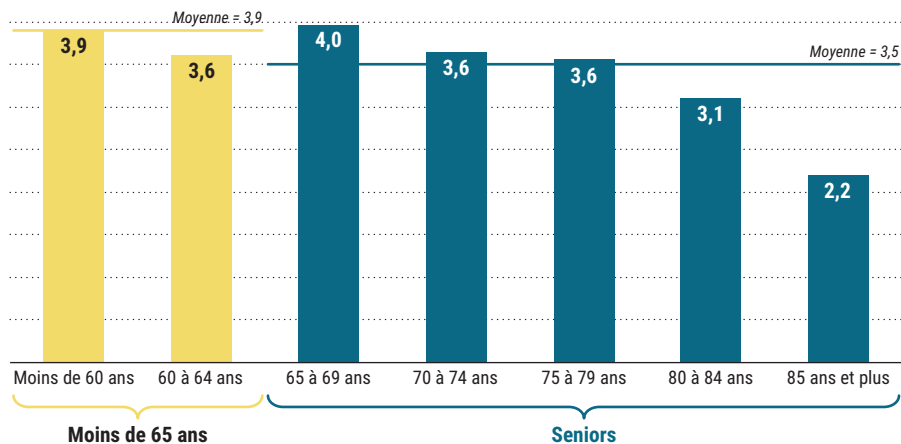
L'enquête Apur 2023 apporte un éclairage complémentaire sur la trajectoire de mobilité des individus. Parmi les 46 % des répondants ayant déclaré que leurs habitudes de déplacement avaient récemment évolué, 56 % d'entre eux ont qualifié cette évolution de progressive, 37 % ont imputé le changement au cap des 80 ans ou à un évènement particulier, notamment la période Covid.

« VOS HABITUDES DE DÉPLACEMENTS ONT-ELLES ÉVOLUÉES AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES ? SI OUI, À QUEL MOMENT ? »



Source : questionnaire mobilité des seniors, administration et traitement Apur, 2023
N pondéré = 1 380

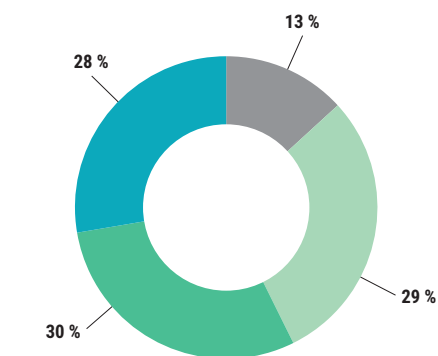
NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS DES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS



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-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT – traitement Apur

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS DES SENIORS DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS



■ Sans déplacement ■ 1 à 2 déplacements
■ 3 ou 4 déplacements ■ 5 déplacements ou plus

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

87 % des seniors de la métropole se sont déplacés le jour d'enquête (EGT).

Denis apparaissent en moyenne moins mobiles : ils réalisent en moyenne 2,8 déplacements par jour quand les seniors parisiens en réalisent 4.

Ces moyennes recouvrent une grande disparité de situations. 87 % des seniors de la métropole ayant participé à l'EGT se sont déplacés le jour d'enquête :

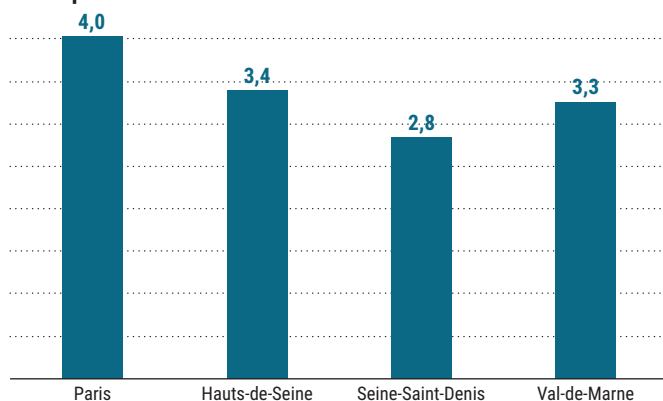
- 29 % ont réalisé un unique déplacement (généralement en boucle depuis le domicile) ou deux (généralement un aller-retour depuis le domicile),

- 58 % se sont déplacés plus souvent au cours de la journée et 28 % au moins 5 fois.
- 13 % ne se sont pas déplacés.

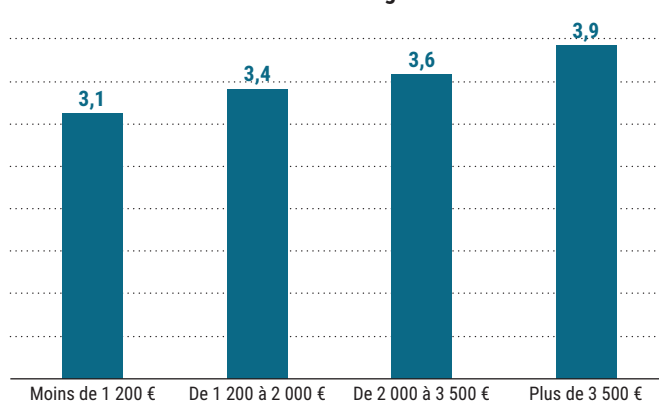
Entre 2010 et 2020, la mobilité quotidienne moyenne des seniors de la Métropole du Grand Paris et la part de seniors s'étant déplacés le jour d'enquête sont stables.

NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS DES SENIORS DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

Par département de résidence



Par niveau de revenu mensuel du ménage



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

La sédentarité, un facteur de risque plus marqué après 85 ans

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. Dans la Métropole du Grand Paris, 52 % des personnes de plus de 80 ans vivent seules.

Près de 13 % des seniors de la métropole ne se sont pas déplacés le jour d'enquête EGT, un ratio 2,6 fois plus élevé dans la population des seniors que dans celle des habitants plus jeunes. Aux dires des répondants, l'absence de déplacement le jour d'enquête est souvent anticipée pour faire autre chose et cet indicateur établi sur une journée ne suffit pas à caractériser une sédentarité excessive. Ne pas s'être déplacé le jour d'enquête concerne toutefois presque 1 senior sur 3 à partir de 85 ans.

Une difficulté à se déplacer qui augmente avec l'âge

La difficulté à se déplacer est approchée dans l'EGT à travers la notion de gêne ressentie le jour d'enquête. Son appréciation reste subjective. Elle peut résulter de causes diverses d'ordre personnel

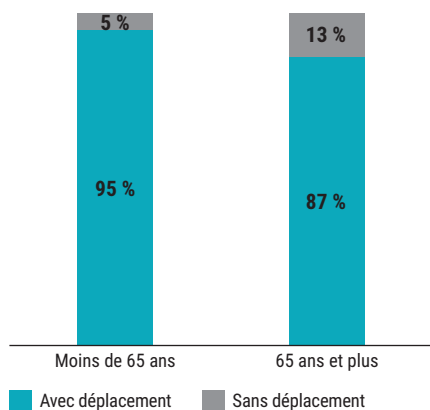
(condition physique ou psychique) ou d'une inadaptation de l'environnement des seniors à leurs besoins.

72 % des seniors de la métropole déclarent ne pas avoir été gênés ou limités dans leurs déplacements le jour d'enquête EGT. 28 % des répondants seniors ont mentionné une gêne. Elle est liée à un handicap pour près de 24 % des seniors. Elle est sinon qualifiée de permanente par 58 % d'entre eux et de temporaire par 19 %. Ressentir de la gêne pour se déplacer concerne des personnes de tous âges mais elles sont en proportion beaucoup plus nombreuses dans les tranches de population les plus âgées. Le jour d'enquête, moins d'1 habitant de la métropole de moins de 65 ans sur 10 a déclaré avoir ressenti une gêne à se déplacer, 1 senior de moins de 75 ans sur 5 ; 1 senior de 75 à 84 ans sur 3 et plus d'1 senior sur 2 à partir de 85 ans.

La gêne ressentie est un frein à la mobilité mais 75 % des seniors ayant déclaré une gêne se sont toutefois déplacés le jour d'enquête. Les seniors gênés dans leurs déplacements effectuent en moyenne 2,1 déplacements quotidiens contre 3,8 pour ceux qui ne le sont pas.

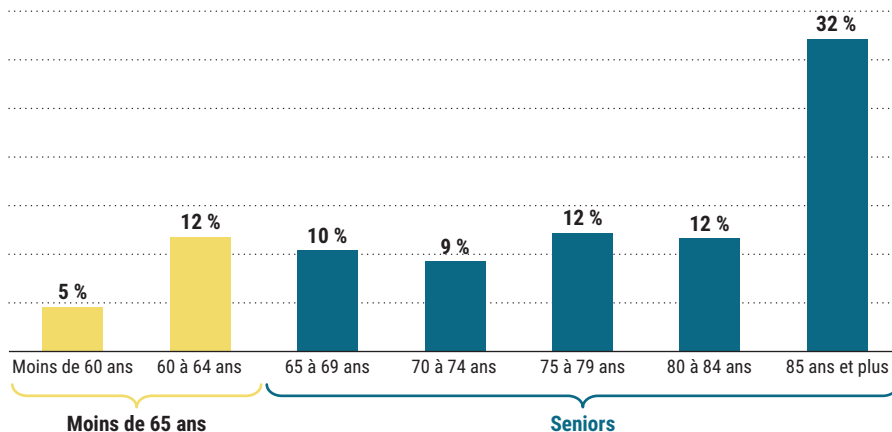
13 % des seniors de la métropole ne se sont pas déplacés le jour d'enquête, et 1 senior sur 3 à partir de 85 ans (EGT).

MOBILITÉ DES HABITANTS DE LA MÉTROPOLÉ DU GRAND PARIS LE JOUR D'ENQUÊTE (EGT)



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

HABITANTS DE LA MÉTROPOLÉ DU GRAND PARIS SANS DÉPLACEMENT LE JOUR D'ENQUÊTE PAR TRANCHE D'ÂGE EN %



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

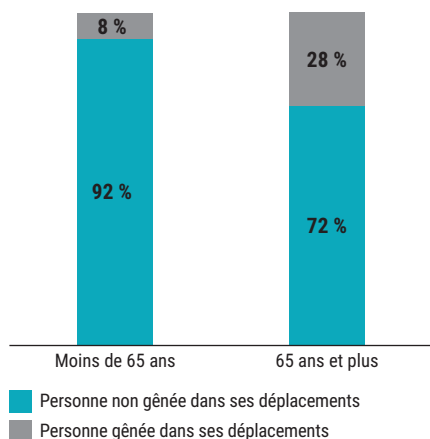
Dans l'enquête Apur 2023, une question portait sur la fréquence hebdomadaire de déplacement des seniors de la métropole. À la question « Habituellement, sortez-vous de votre domicile : tous les jours ou presque, 2 à 3 jours par semaine (occasionnellement), 1 jour par semaine (rarement), jamais ? ».

- Une majorité de seniors déclare sortir de chez soi très régulièrement, tous les jours ou 4 à 5 jours par semaine (86 %).
- 10 % des répondants déclarent sortir de chez eux occasionnellement, 2 à 3 jours par semaine. La part des seniors qui sortent occasionnellement varie peu par département mais augmente avec l'âge. Elle se situe autour de 10 % jusqu'à 84 ans mais atteint 17 % parmi les 85 ans et plus.
- **4 % des répondants déclarent sortir rarement (1 jour par semaine) ou jamais.** La part des seniors qui sortent de chez eux au mieux un jour par semaine augmente après 80 ans. Elle passe de 2 % pour les seniors de moins de 80 ans à 6 % pour la population des seniors âgés de 80 à 84 ans et à 9 % pour celle des seniors âgés de 85 ans et plus.

Tous âges confondus, ne presque jamais sortir de chez soi concerne davantage les seniors qui vivent seuls (5 %) que les autres (2 %). Ne presque jamais sortir de chez soi concerne moins les seniors du Val-de-Marne ou parisiens (2 %) que les seniors des Hauts-de-Seine (5 %) ou de Seine-Saint-Denis (7 %). Les risques associés à la sédentarité sont sans doute encore plus élevés pour les seniors qui vivent en appartement.

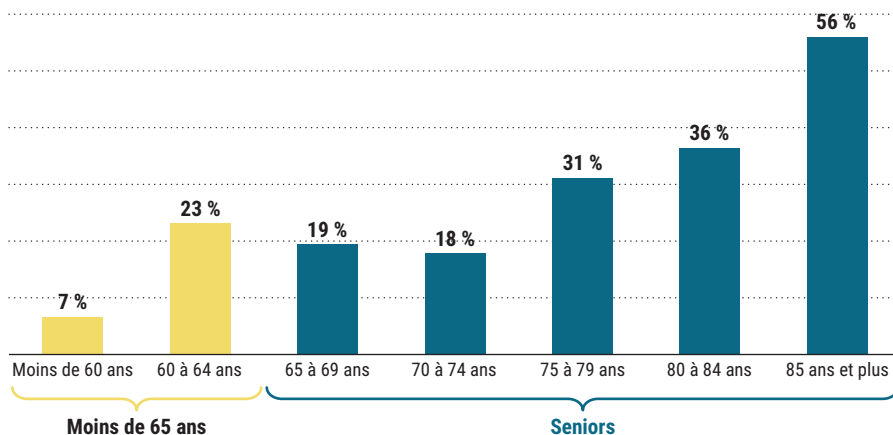
Base pondérée : 2998 répondants

GÊNE DES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS À SE DÉPLACER LE JOUR D'ENQUÊTE (EGT)



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

HABITANTS DE LA MÉTROPOLE GÊNÉS OU LIMITÉS DANS LEURS DÉPLACEMENTS LE JOUR D'ENQUÊTE PAR CLASSE D'ÂGE EN % (EGT)



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

Dans l'enquête Apur 2023, plusieurs questions portaient sur la difficulté des seniors à se déplacer et ses causes.

« Avez-vous des difficultés à vous déplacer ? » et pour ceux qui répondaient oui : « Quelles raisons limitent ou empêchent vos sorties ? » et « Diriez-vous que vous êtes à l'aise dans les situations suivantes ? Marcher dans la rue, faire du vélo, prendre les transports en commun, utiliser une voiture, réserver un moyen de transport » Elles visaient à mieux comprendre les difficultés à se déplacer des seniors les plus fragiles.

À la question générale « Avez-vous des difficultés à vous déplacer ? », 64 % des seniors ont répondu ne pas en éprouver, une proportion plus faible que dans l'EGT, en réponse à une question sur un jour précis.

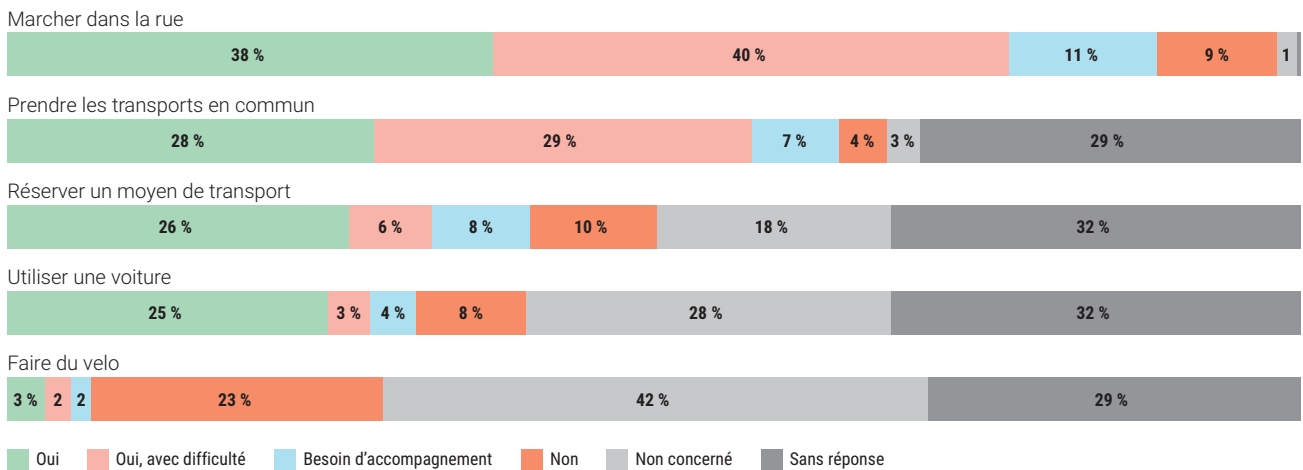
Parmi les seniors rencontrant des difficultés à se déplacer (36 % des répondants) :

- 25 % ont qualifié ces difficultés d'occasionnelles et 11 % de permanentes.
- Deux causes ont été plus fréquemment citées : un handicap ou un problème de santé (cité par 56 % des seniors ayant exprimé ressentir une gêne pour se déplacer) et le fait de ne pas se sentir à l'aise à l'extérieur (cité par 26 % des seniors ayant exprimé ressentir une gêne pour se déplacer).
- À la question « Diriez-vous que vous êtes à l'aise dans les situations suivantes ? Marcher dans la rue, prendre les transports en commun, utiliser une voiture, réserver un moyen de transport, faire du vélo. » les réponses ou l'absence de réponse donnent une mesure de la familiarité des seniors avec la situation usuelle de déplacement proposée et du niveau d'autonomie ressenti. Presque tous les répondants ont décrit leur niveau d'au-

tonomie lorsqu'ils marchent dans la rue et une large majorité lorsqu'ils prennent les transports en commun. Les taux de réponse sont plus faibles pour décrire l'utilisation d'une voiture ou faire du vélo, des situations qui concernent une proportion moindre des seniors, surtout si on ajoute aux seniors s'étant effectivement déclarés non concernés, ceux qui n'ont pas répondu à la question.

- La quasi-totalité des seniors gênés dans leurs déplacements sont concernés par marcher dans la rue. 78 % s'y sentent plutôt à l'aise, même si **40 % des répondants considèrent marcher dans la rue avec difficulté**. 11 % mentionnent un besoin d'accompagnement.
- 68 % des seniors gênés dans leurs déplacements ont décrit leur ressenti lorsqu'ils prennent les transports en commun : 57 % s'y sentent plutôt à l'aise mais **29 % considèrent prendre les transports en commun avec difficulté**. Le besoin d'accompagnement est moins souvent mentionné que pour marcher dans la rue.
- 50 % des seniors se sentent concernés par réserver un moyen de transport et 32 % se disent à l'aise dans cette situation. 10 % ne se sentent pas à l'aise et 8 % disent avoir besoin d'être accompagné.
- 40 % des seniors gênés dans leurs déplacements se sentent concernés par utiliser une voiture et la plupart se disent à l'aise dans cette situation.
- Seulement 29 % des 36 % de répondants rencontrant des difficultés se sont sentis concernés par la question portant sur l'usage du vélo, soit environ 10 % des seniors ayant répondu à l'enquête. La quasi-totalité de ces seniors gênés dans leurs déplacements et qui se sont dit concernés par « Faire du vélo » ne se sent pas à l'aise dans cette situation.

« DIRIEZ-VOUS QUE VOUS ÊTES À L'AISE DANS LES SITUATIONS SUIVANTES ? »



Source : questionnaire mobilité des seniors, administration et traitement Apur, 2023
N pondéré = 1 071 seniors mentionnant des difficultés pour se déplacer

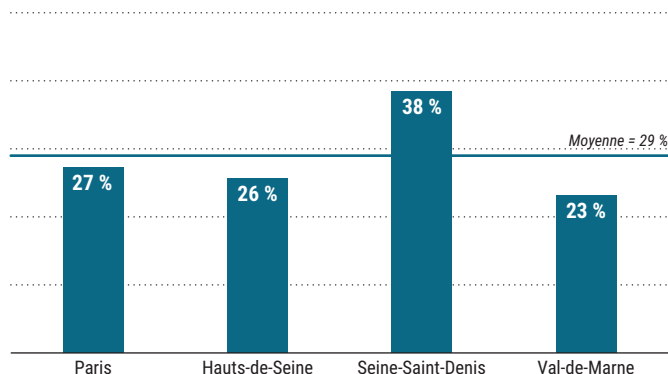
40 % des répondants considèrent marcher dans la rue avec difficulté.
11 % mentionnent un besoin d'accompagnement.

Gêne ou absence de déplacement le jour d'enquête reflètent des inégalités sociales et territoriales

Dans l'EGT, les indicateurs de gêne à se déplacer ou d'absence de déplacement varient de façon importante selon le niveau de revenu du ménage et le département de résidence. Ces résultats sont à affiner avec des enquêtes ciblées plus robustes, mais ils incitent à la vigilance et à une attention particulière à destination des seniors les plus fragiles pour apporter des réponses solidaires et favoriser le « bien vieillir ».

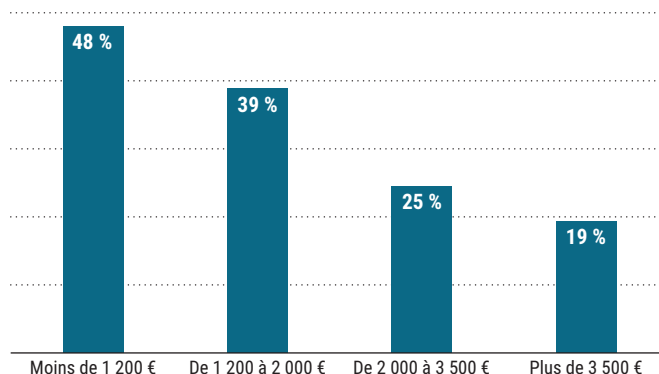
SENIORS GÊNÉS DANS LEURS DÉPLACEMENTS LE JOUR D'ENQUÊTE EN % (EGT)

Par département de résidence



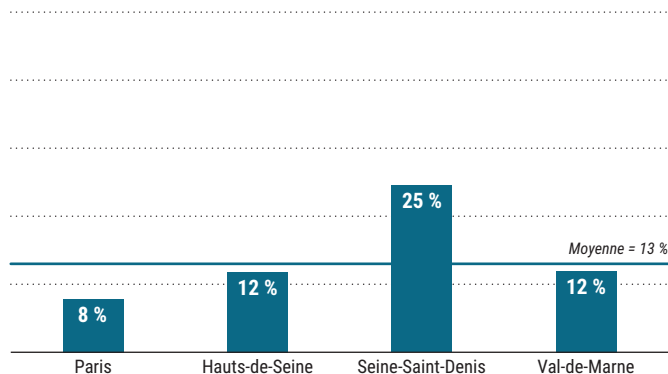
Sources : EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT – traitement Apur

Par niveau de revenu mensuel du ménage



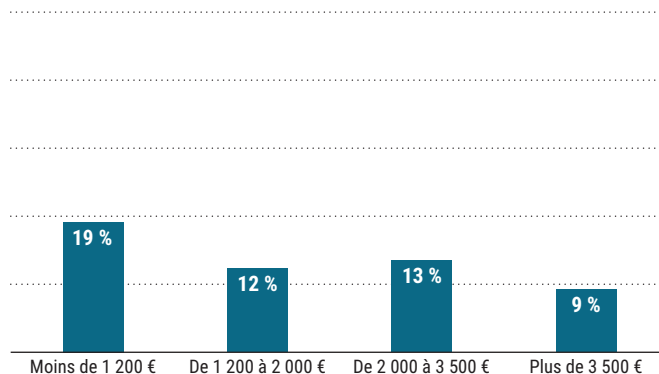
SENIORS SANS DÉPLACEMENT LE JOUR D'ENQUÊTE EGT EN %

Par département de résidence



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

Par niveau de revenu mensuel du ménage



2.3

Les attentes et constats des seniors sur leur mobilité

Cette partie s'appuie sur les réponses apportées par les seniors à l'enquête qualitative Apur de 2023. En particulier, plusieurs questions visaient à faire exprimer le confort ressenti par les seniors sur différents modes de déplacements, les freins ou difficultés rencontrés et leurs attentes en termes de mobilité.

L'encombrement des trottoirs et la cohabitation avec d'autres modes pénalisent les déplacements à pied

Bien que la marche soit le premier mode de déplacement utilisé par les seniors, seulement 61 % des seniors ayant répondu à l'enquête de l'Apur en 2023 trouvent que les rues de leur quartier sont confortables pour les déplacements

à pied, et cet indicateur varie selon le département de résidence.

Les principaux facteurs d'inconfort mentionnés par les répondants jugeant la marche inconfortable sont le difficile partage de la rue avec les autres usagers (66 %) et notamment avec les vélos et trottinettes, l'encombrement physique des trottoirs (par les terrasses, travaux, véhicules en stationnement), leurs dimensions étroites, mais également l'absence de banc ainsi que l'insécurité liée aux traversées jugées dangereuses.

En outre, les répondants sont également mis en avant le fait que la détérioration de l'état des trottoirs (revêtement irrégulier ou glissant) et le manque d'itinéraires de promenade ombragés étaient un frein à la marche à pied.



© Apur - David Boureau



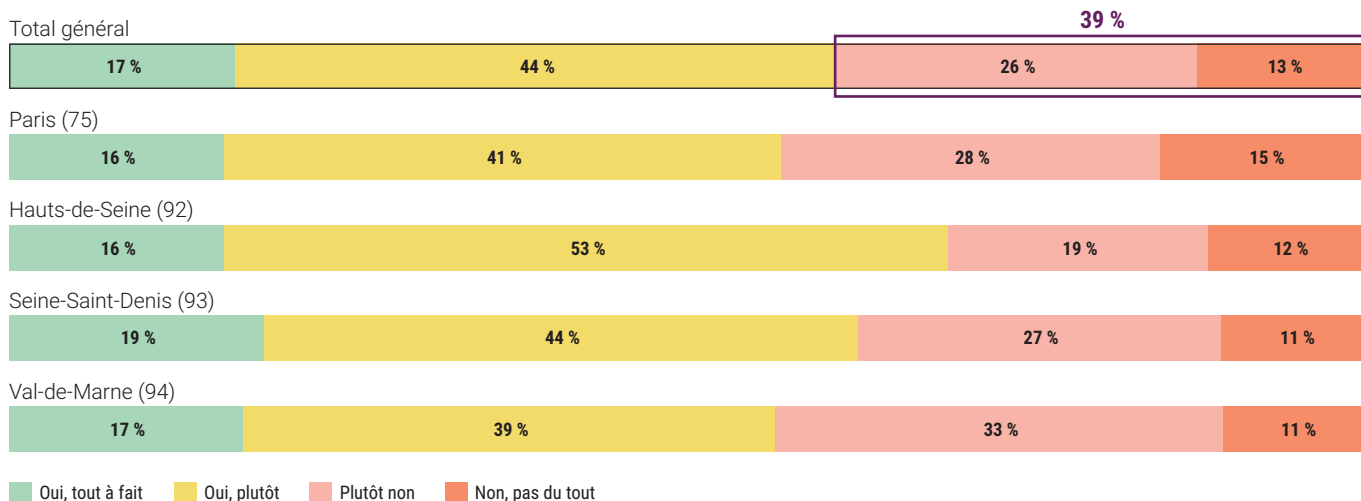
© Apur - Arnaud Dubois Fresney



© Apur - David Boureau

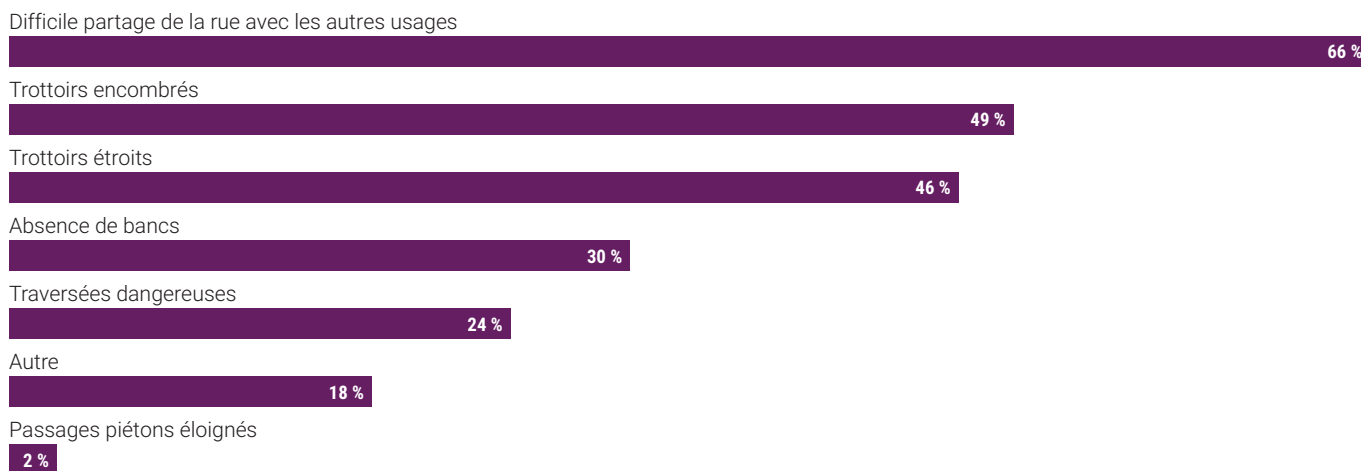
Des trottoirs étroits et/ou encombrés peuvent rendre les déplacements plus fatigants, difficiles et dangereux, notamment pour des populations plus fragiles

« TROUVEZ-VOUS QUE LES RUES DE VOTRE QUARTIER SONT CONFORTABLES POUR LES DÉPLACEMENTS À PIED ? »



Source : questionnaire mobilité des seniors, administration et traitement Apur, 2023
N pondéré = 1 061 (Paris), 724 (92), 578 (93), 602 (94)

Réponses mentionnées par les 39 % de répondants trouvant que les rues de leur quartier ne sont pas confortables pour les déplacements à pied



Source : questionnaire mobilité des seniors, administration et traitement Apur, 2023
N pondéré = 1 165

Peu de seniors à l'aise pour faire du vélo, des aménagements jugés inadaptés pour une mixité d'usage seniors/cyclistes aguerris

Le vélo ne représente que 2 % des déplacements réalisés par les seniors et concerne principalement les seniors de moins de 70 ans.

Un grand nombre de seniors jugent ce mode de déplacement trop dangereux, à un âge où le risque de chute et la gravité de leurs conséquences augmentent.

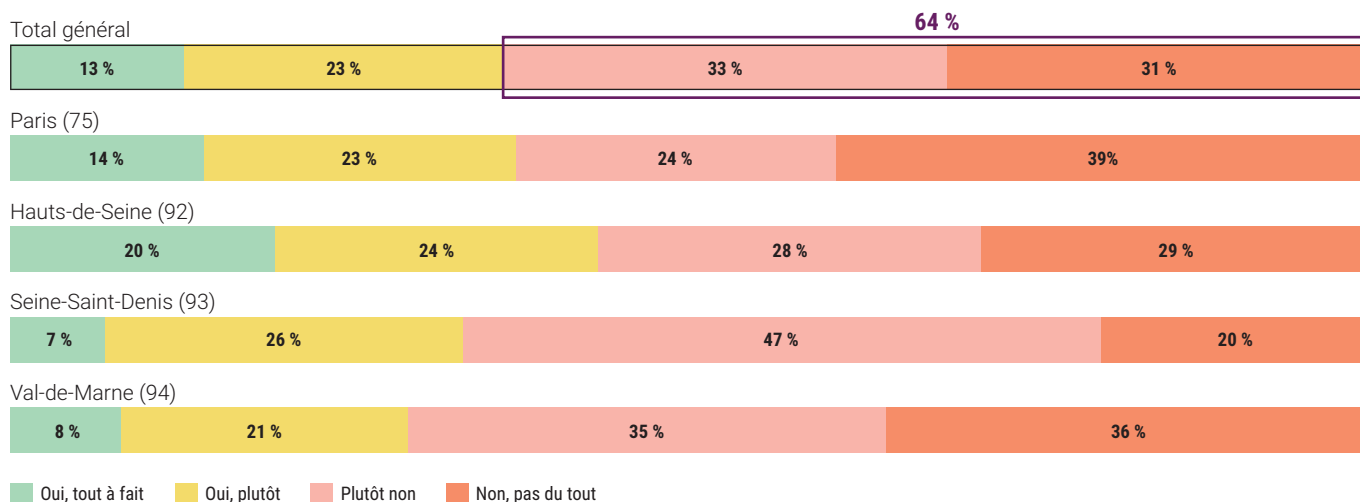
Toutefois, l'enquête de l'Apur a permis à plusieurs seniors d'exprimer leur sou-

hait de continuer à faire du vélo mais des difficultés rencontrées du fait du manque d'itinéraires cyclables continus, ou d'aménagements dédiés dans leur quartier, des difficultés de stationnement de leur vélo à domicile ou à destination ou encore du manque de disponibilité des vélos en libre-service. En outre, plusieurs personnes ont mentionné la difficulté de faire du vélo sur des aménagements ne permettant pas le dépassement par les cyclistes pressés, le fait de ne pas être équipé, de ne pas savoir faire du vélo ou encore le risque de vol. Les facteurs liés à l'équipement

(et notamment à son coût) sont renforcés par le développement des vélos à assistance électrique qui représentent un budget plus important, mais permettent de s'affranchir des contraintes de dénivelé et donc de prolonger l'usage du vélo de quelques années.

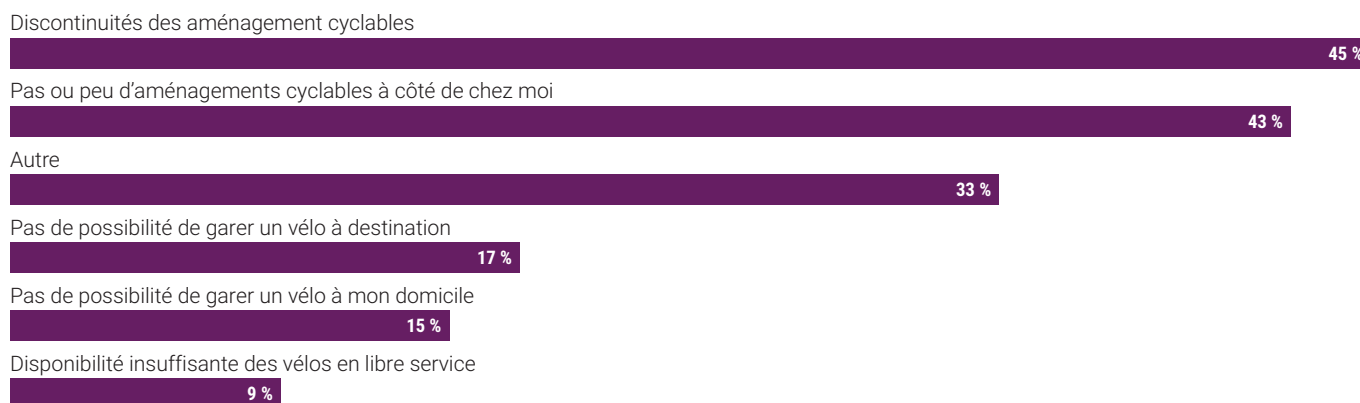
Les réponses à la question « trouvez-vous que faire du vélo depuis votre domicile est facile » montrent que ce ressenti diffère selon le département de résidence. Les seniors des Hauts-de-Seine ayant un avis globalement plus favorable sur le sujet que les autres seniors habitant la Métropole du Grand Paris.

« TROUVEZ-VOUS QUE FAIRE DU VÉLO DEPUIS VOTRE DOMICILE EST FACILE ? »



Source : questionnaire mobilité des seniors, administration et traitement Apur, 2023
 N pondéré = 384 (Paris), 432 (92), 319 (93), 338 (94)

Réponses mentionnées par les 64 % de répondants trouvant que faire du vélo depuis leur domicile n'est pas facile



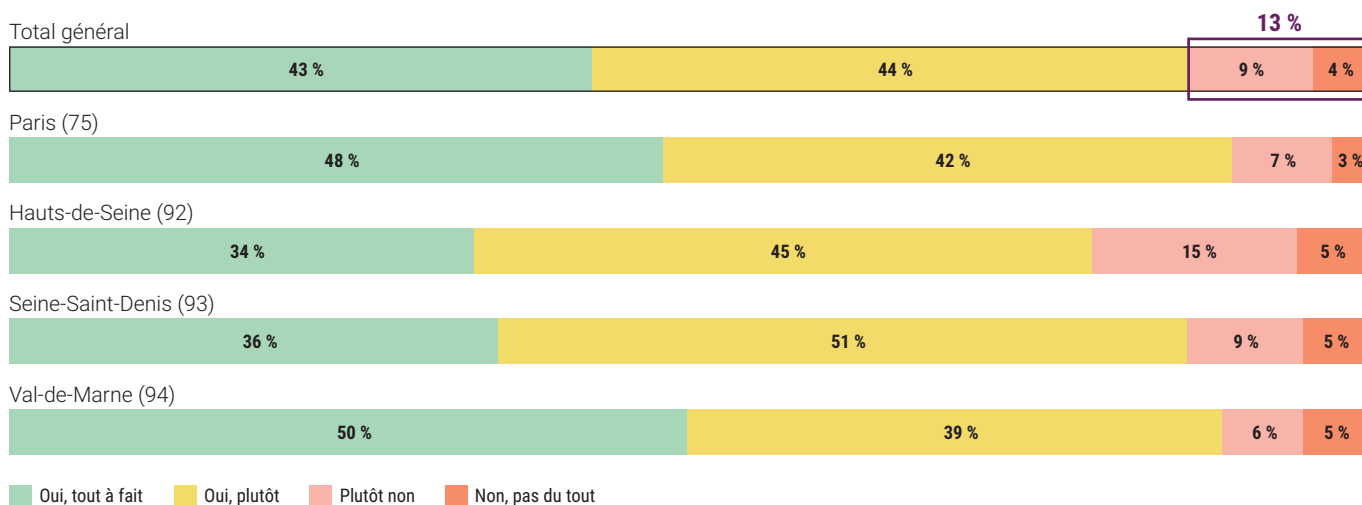
Source : questionnaire mobilité des seniors, administration et traitement Apur, 2023
 N pondéré = 938

Des seniors plutôt à l'aise pour prendre les transports en commun mais qui rencontrent des difficultés ou expriment un besoin d'accompagnement

87 % des seniors interrogés trouvent qu'utiliser les transports en commun dans leur quartier est facile. Les raisons exprimées par les seniors ressentant

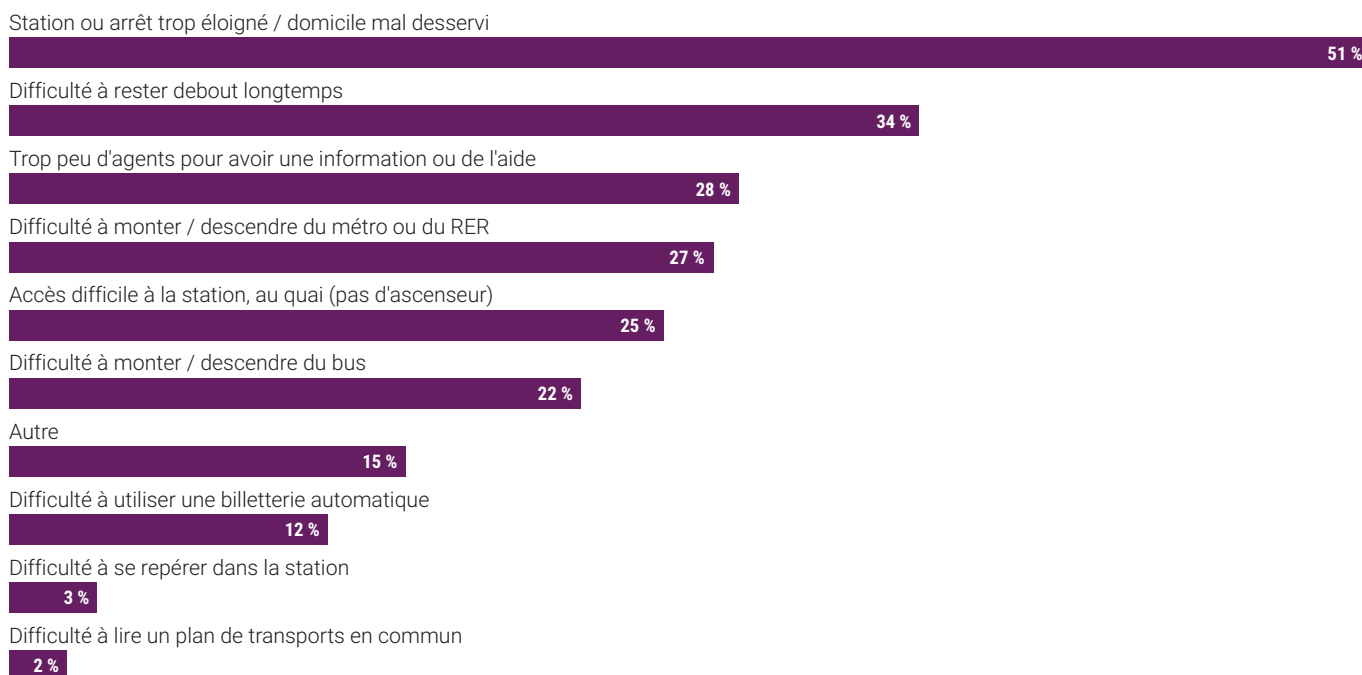
des difficultés à prendre les transports en commun dans leur quartier sont l'éloignement géographique de l'offre, des difficultés physiques pour rester debout à bord, monter/descendre, accéder au quai ou encore des difficultés pour accéder à l'information ou à la billetterie et le manque d'accompagnement humain.

« TROUVEZ-VOUS QU'UTILISER LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS VOTRE QUARTIER EST FACILE ? »



Source : questionnaire mobilité des seniors, administration et traitement Apur, 2023
N pondéré = 1 064 (Paris), 692 (92), 569 (93), 602 (94)

Réponses mentionnées par les 13 % de répondants trouvant qu'utiliser les transports en commun dans leur quartier n'est pas facile



Source : questionnaire mobilité des seniors, administration et traitement Apur, 2023
N pondéré = 386

Les améliorations souhaitées par les seniors enquêtés en matière de mobilité

Les personnes ayant répondu à l'enquête ont démontré leur souhait d'amélioration en faveur de la mobilité des personnes âgées.

La très grande majorité des propositions concerne :

- **la sécurisation des trottoirs** jugés trop encombrés afin qu'ils « redeviennent des espaces dédiés aux piétons » ;
- **l'amélioration des transports collectifs** (performance de l'offre de bus, mise en accessibilité du métro et du

RER, mise en place d'une tarification accessible pour les personnes de plus de 65 ans).

Les propositions s'articulent autour de quatre grands axes de progrès :

- Faciliter les déplacements de proximité ;
- Proposer des solutions adaptées pour les déplacements en dehors du quartier ;
- Sortir les seniors de l'isolement ;
- Faciliter la cohabitation.

Les pages suivantes présentent une synthèse des propositions faites par les personnes ayant répondu à l'enquête, classées par thématique.

Q2 En quelques mots, quelles améliorations souhaiteriez-vous pour faciliter vos déplacements ou ceux des personnes qui vous aident à domicile ? (propositions des répondants)

FACILITER LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ	
Sécuriser les trottoirs et traversées piétonnes	<ul style="list-style-type: none"> → Interdire la circulation des cycles, trottinettes, 2 roues motorisées et leur stationnement sur les trottoirs, et faire respecter l'interdiction → Limiter ou mieux rendre visible les doubles-sens cyclables → Faire respecter les feux aux vélos et trottinettes → Améliorer l'éclairage nocturne → Maintenir les trottoirs praticables en évitant les revêtements glissants ou pavés, en réparant les déformations, en proposant des aménagements ou itinéraires temporaires en cas de travaux → Adapter les pentes liées à l'écoulement de l'eau, généraliser les abaissements pour les traversées
Développer des services, commerces et équipements de proximité	<ul style="list-style-type: none"> → Développer / maintenir les commerces de proximité (notamment commerces de bouche du quotidien) → Mettre en place un maillage de services et équipements de proximité dans tous les quartiers (y compris pour l'accès aux soins, médecins, laboratoires médicaux)
Aménager des espaces de promenade	<ul style="list-style-type: none"> → Mettre en place du mobilier urbain de repos selon un maillage régulier (bancs) → Aménager des zones et itinéraires ombragés → Augmenter le nombre de toilettes publics
Développer des solutions adaptées pour le vélo	<ul style="list-style-type: none"> → Élargir les pistes cyclables pour permettre la cohabitation avec les cyclistes trop pressés → Proposer des solutions de stationnement à domicile et à destination → Aider à l'équipement d'un vélo à assistance électrique (ou autre cycle adapté, type tricycle ou draisienne) → Adapter les vélos en libre-service avec plus de vélos en libre-service électriques et plus légers

“

- Tous les trottoirs devraient être adaptés aux personnes à mobilité réduite, aux fauteuils roulants
- Interdire les vélos, scooters, motos, trottinettes sur les trottoirs
- Élargir les trottoirs
- Que soient mieux définis les espaces piétons, vélos, trottinettes et que les règles soient appliquées
- Avoir des trottoirs pour pouvoir marcher à deux de front

”

“

- Il manque des bancs pour pratiquer des haltes
- Des trottoirs promenades larges et agréables
- Plus de bancs sur les places et dans les jardins
- Plus d'arbres et d'espaces verts et piétons et de zones sans voiture
- Des points d'accès à l'eau potable, plus de toilettes publiques

”

“

- Il n'y a pas suffisamment de médecins accessibles
- Plus de commerces de proximité

”

“

- Des zones vélos peintes, en vert comme à Berlin, ou en rose, comme dans des villes de province...
- Une station Vélib'électrique plus proche et mieux fournie
- Des vélos en libre-service plus légers
- De véritables pistes cyclables bornées et plus larges afin que les vélos qui vous dépassent ne vous déstabilisent pas

”

É2 En quelques mots, quelles améliorations souhaiteriez-vous pour faciliter vos déplacements ou ceux des personnes qui vous aident à domicile ? (propositions des répondants)

PROPOSER DES SOLUTIONS ADAPTÉES POUR LES DÉPLACEMENTS EN DEHORS DU QUARTIER	
Améliorer les performances des lignes de bus	<ul style="list-style-type: none"> → Assurer des fréquences attractives et stables, y compris en heures creuses, le soir et le dimanche → Améliorer et fiabiliser les temps de parcours → Améliorer les conditions d'attentes (places assises, abritées...)
Améliorer l'accessibilité des transports	<ul style="list-style-type: none"> → Rendre accessibles le métro et le RER → Systématiser le bon accostage des bus pour permettre la descente en toute sécurité → Augmenter le nombre de places assises accessibles (non-surélevées) dans les bus
Adapter la tarification des transports	<ul style="list-style-type: none"> → Généraliser la gratuité de l'abonnement → Proposer une tarification adaptée aux déplacements occasionnels
Proposer une offre dédiée aux seniors	<ul style="list-style-type: none"> → Développer les offres semi-collectives ou élargir l'accès au service PAM → Former les conducteurs à l'accueil des seniors : attendre qu'ils soient assis, faciliter la descente/montée avec un bon accostage à quai → Permettre la descente en dehors des arrêts
Faciliter l'accès à l'information sur l'offre de transports en commun disponible	<ul style="list-style-type: none"> → Réaliser une cartographie dédiée → Améliorer la diffusion de l'information, notamment en cas de changement d'itinéraire ou situation temporaire ou dégradée → Améliorer l'information en temps réel → Permettre un contact humain (numéro de téléphone, guichets d'information en surface) → Faciliter l'utilisation de la billétique pour les seniors
Permettre les déplacements en voiture quand c'est nécessaire	<ul style="list-style-type: none"> → Faciliter l'accès et la tarification du stationnement pour les seniors (développer l'offre PMR, élargir son accès) → Permettre la circulation des seniors dans les zones de restrictions (accès aux logements situés en zone piétonne, zone à trafic limité)



- Améliorer la fréquence pour ne pas attendre plus de 10 minutes
- Je souhaiterais davantage d'abris de bus contre le vent et pouvoir s'asseoir
- Les transports sont bondés même aux heures creuses et les temps d'attente sont trop longs et inconfortables.
- Davantage de petits bus de quartier
- Des moyens de transport plus fréquents avec un maximum d'attente de 10 à 12 minutes et des horaires fixes

- Un service de desserte locale (type « navette ») à la demande ouvert à tous et bien sûr à un prix raisonnable !
- Les chauffeurs de bus doivent être plus attentifs à la descente des personnes à mobilité réduite
- Une plus grande régularité des bus, plus de couloirs réservés aux bus pour favoriser la fluidité
- Améliorer le service des bus : fréquence, souplesse de conduite, et sourire des conducteurs
- Des bus plus nombreux et confortables avec des places assises faciles d'accès



“

- Rendre accessible l'accès au métro pour les personnes handicapées et en fauteuil, car les escaliers restent inappropriés
- Bus et métro plus réguliers, moins bondés et plus propres.
- Équiper toutes les stations de métro en pans inclinés et/ou en escaliers mécaniques à la montée comme à la descente (comme à Bruxelles)

- Plus d'escalators dans les métros et RER
- Un métro adapté aux personnes qui ont du mal à monter les escaliers
- Il faudrait que les transports soient moins bondés et plus accessibles aux personnes ayant des difficultés à marcher

”

“

- Un pass qui soit utilisable dans tout type de transport gratuit et à l'année
- Je suis hyper heureuse du pass navigo Seniors. C'était mon plus beau cadeau pour mes 65 ans
- Le pass navigo gratuit me facilite beaucoup les déplacements

- Pass Paris Seniors est très utile et efficace pour nous déplacer financièrement
- Tickets de métro demi-tarif à l'unité pour les déplacements occasionnels
- Pouvoir bénéficier d'un tarif réduit
- [Pouvoir] faire des correspondances entre le métro et le bus ou le tramway sans avoir à re-payer un ticket

”

“

- La communication pour les sourds et malentendants dans les transports en commun. Je n'entends pas les messages vocaux d'information
- Renforcer l'information en temps réel sur l'offre des bus (bus déviés par exemple)

”

“

- Permettre la circulation et le stationnement en voiture
- Des places de stationnement pour toutes et tous à partir d'un certain âge
- Un service de taxis pour personnes âgées ayant des difficultés à marcher
- Avoir accès à une automobile à la carte
- Gratuité du stationnement pour les seniors
- Pouvoir utiliser son véhicule pour des rendez-vous médicaux

”

E2 En quelques mots, quelles améliorations souhaiteriez-vous pour faciliter vos déplacements ou ceux des personnes qui vous aident à domicile ? (propositions des répondants)

SORTIR LES SENIORS DE L'ISOLEMENT	
Permettre aux seniors de sortir de chez eux	<ul style="list-style-type: none"> → Adapter les logements → Faciliter l'échange de logement social dans le même quartier quand il n'est plus adapté → Accompagner les personnes qui le souhaitent lors de leurs déplacements
Encourager les seniors à sortir de chez eux	<ul style="list-style-type: none"> → Proposer des activités de quartiers, balades, séances de sport, activités culturelles, rencontres → Mettre en place une tarification dédiée attractive
Rétablir un lien humain avec les plus isolés	<ul style="list-style-type: none"> → Développer les services à domicile et faciliter l'accès pour les aidants → Mettre en place un contact privilégié (numéro de téléphone, référent local...) → Développer l'accompagnement pour les démarches administratives

“

- J'habite au 5^e étage sans ascenseur
- Les portes d'accès ainsi que les grilles d'ouvertures d'accès aux immeubles [sont trop] lourdes
- Mon mari se déplace en fauteuil roulant, [c'est] très compliqué sur les trottoirs en travaux, [nous sommes] obligés de rouler sur la chaussée
- Qu'il y ait plus d'aides bénévoles pour sortir de chez moi
- [Pouvoir bénéficier d'une] aide au transport quand je dois me déplacer avec une charge trop lourde

”

“

- Plus de Club Seniors
- Il serait souhaitable d'avoir plus d'animation sportive

”

“

- Un site et un numéro vert qui regroupent toutes les informations sur la mobilité et l'accessibilité
- Pour les personnes qui m'aident à domicile : faciliter le stationnement gratuit quand la personne vient en voiture
- Personne ne m'aide à domicile, [c'est] trop compliqué
- J'ai besoin de quelqu'un pour m'aider à acheter mes aliments
- Il faudrait un interlocuteur dédié aux personnes âgées au niveau de la mairie

”

E2 En quelques mots, quelles améliorations souhaiteriez-vous pour faciliter vos déplacements ou ceux des personnes qui vous aident à domicile ? (propositions des répondants)

FACILITER LA COHABITATION DES USAGERS ET DES GÉNÉRATIONS	
Éduquer la population	<ul style="list-style-type: none"> → Inciter à laisser la place dans les transports → Faire respecter la priorité des piétons → Améliorer le respect du Code de la route → Verbaliser le cas échéant
Mieux gérer les restrictions temporaires (travaux, grèves, manifestations)	<ul style="list-style-type: none"> → Anticiper et coordonner les travaux → Mettre en place des itinéraires piétons de substitution sécurisés, continus, lisibles et accessibles aux PMR → Proposer une solution alternative lors de grèves (pour les déplacements ne pouvant être reportés tels que l'accès aux soins)
Aménager le partage de l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> → Réattribuer à chaque usager un espace dédié → Supprimer les pistes cyclables sur les trottoirs → Rendre visibles les personnes âgées et leur espace de circulation

“

- Trouver un remède pour accroître le savoir-vivre, la convivialité et la politesse
- Mettre en place une pédagogie pour que les usagers métro et bus cèdent leur place
- Je souhaiterais que les vélos, trottinettes et autres respectent la signalisation
- Faire passer un permis de circuler pour les vélos
- Organiser une campagne de sensibilisation sur le terrain aux dangers et conséquences physiques de rouler sur les trottoirs des vélos et des trottinettes

”

“

- Éviter les fermetures des lignes pendant les week-ends pour travaux
- Il faudrait mieux organiser les travaux et le stockage de matériel de travaux sur l'espace public
- Les itinéraires bus [sont] éloignés à cause de travaux/manifestations
- Éviter les encombrements non sécurisés ou signalés des trottoirs pour des travaux
- Les grèves et manifestations bloquent les métros et bus que j'utilise

”





3. LES ACTIONS ET SERVICES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DES SENIORS

3.1

Les seniors dans l'espace public

Certaines initiatives et mesures déjà mises en place afin de faciliter la mobilité des personnes âgées font écho aux attentes des seniors exprimées dans les différentes enquêtes. Ces dispositifs ciblent spécifiquement les seniors, ou une partie d'entre eux, comme celle ayant des revenus modestes. D'autres mesures, axées sur l'inclusion des personnes en situation de handicap, répondent indirectement aux besoins des seniors, qu'ils soient en situation de handicap ou non.

Ces actions s'inscrivent dans la durée et sont en progression constante, comme la mise en accessibilité des espaces pour les PMR, ou émergentes et portées par des associations, à l'instar des initiatives pour accompagner les seniors dans leur mobilité.

Les actions et services proposés poursuivent deux grands objectifs : améliorer et sécuriser la place des seniors dans l'espace public, notamment à pied pour des trajets de proximité dans son quartier d'une part, faciliter et conforter l'usage des transports en commun par les seniors.

La mise en accessibilité de l'espace public

L'accessibilité des espaces publics constitue une des conditions pour garantir la mobilité des personnes en situation de handicap, mais elle profite à tous : personnes gênées dans leurs déplacements, personnes avec une poussette ou une valise, femmes enceintes, personnes âgées, etc.

La mise en accessibilité des espaces publics, leur confort d'usages et leur sécurité sont d'autant plus profitables pour les seniors que la majorité de leurs déplacements quotidiens sont réalisés à pied, à proximité de leur domicile, et que l'utilisation quotidienne de la marche augmente avec l'avancée en âge. En outre, le défaut d'accessibilité de l'espace public, mais également des transports (notamment le métro et ses marches d'escaliers) ou du domicile, constituent de réels freins à la mobilité des seniors.

En France, la question de l'accessibilité de la voirie et de l'espace public s'est progressivement imposée aux communes via des préconisations européennes et nationales, et notamment avec la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dite « loi handicap ». **Cette loi impose aux communes de plus de 1 000 habitants l'élaboration d'un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)**, qui fixe les dispositions pour rendre accessible aux personnes à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune. **Cette loi exige que les lieux faisant l'objet d'une intervention (création, rénovation ou réfection de voies) deviennent accessibles à la faveur des travaux.**

Des actions concourent à améliorer l'accessibilité, l'accueil, la sécurité et le confort de l'espace public à Paris et dans la métropole, rendant ainsi celui-ci plus inclusif pour tous. Le

guide « Quartiers d'Accessibilité Augmentée » de la Ville de Paris offre des exemples de bonnes pratiques qui dépassent les simples exigences réglementaires. Ces initiatives, présentes également dans le PAVE, sont conçues pour rehausser le bien-être de l'ensemble des usagers de l'espace public, et notamment des personnes âgées, favorisant leur mobilité à pied. En voici quelques exemples :

- Des cheminements confortables et libres d'obstacles :
 - Largeur libre de 1,80 m (croisement de deux personnes en fauteuil possible),
 - Mobilier détectable à la canne,
 - Revêtements de sol qualitatif ;
- Des traversées de chaussée confortables et sécurisées :
 - Dispositifs podotactiles de guidage,
 - Modules sonores,
 - Îlot de refuge piéton pour permettre une pause lors de la traversée ;

S'assurer de disposer d'une bonne visibilité entre piétons et conducteurs de véhicules et dégager les éléments susceptibles d'obstruer le champ visuel.

- Des franchissements de dénivelés facilités :
 - Ascenseurs et escaliers mécaniques,
 - Escaliers sûrs et confortables (mains-courantes, bande d'éveil à la vigilance, nez-de-marche et contremarche contrasté) ;

- Des espaces de pause permettant des haltes régulières lors de déplacements à pied :

- Des assises confortables et nombreuses,
- Des équipements (sanisettes, des fontaines à boire...) accessibles et en nombre suffisant ;

Privilégier des lieux calmes et ombragés, de préférence végétalisés et éloignés des principales sources de bruit, pour une plus grande qualité de la pause.

- Une lisibilité de l'espace pour permettre la plus grande autonomie possible des usagers lors de leurs déplacements :

- Signalétique claire et lisible, facilitant l'orientation,
- Aménagements ou matériaux permettant d'identifier clairement les aires circulées par des véhicules (y compris non motorisés) des espaces réservés aux piétons,
- Bandes de guidage (fil d'Ariane).

Enfin, certaines mesures de sécurité routière profitent aux piétons seniors, comme **la mesure issue de la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui demande la suppression d'ici à fin 2026 du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons.** Cette mesure, en cours de mise en œuvre, a pour objectif d'améliorer la visibilité aux abords des passages piétons sécurisant les traversées des seniors. Pour mémoire, il y a environ 22 000 passages piétons à Paris.



© Apur - Vincent Nouailhat

La présence de bancs disposés régulièrement dans l'espace public plébicitée par les seniors



© Apur - Vincent Nouailhat



« Parole d'acteur » : La stratégie de mise en accessibilité de l'espace public parisien

Entretien avec la référente seniors et handicap à la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris, juin 2023

Les seniors forment une grande catégorie regroupant des profils variés : des seniors encore très actifs et mobiles, mais également des seniors en situation de handicap, gênés dans leurs déplacements. La stratégie de mise en accessibilité des espaces publics vise à satisfaire les besoins des personnes en situation de handicap, favorisant par la même occasion la mobilité du plus grand nombre, et notamment celle des seniors.

Aujourd'hui, sur quoi repose la stratégie accessibilité de la Ville de Paris concernant son espace public ?

La stratégie accessibilité de la Ville de Paris repose à la fois sur des préconisations nationales et européennes, mais également sur les recommandations du PAVE. Ce document, véritable guide de bonnes pratiques, réalisé par la Direction de la Voirie et des Déplacements en 2012, dépasse le cadre strictement réglementaire et propose des dispositions visant à atteindre un plus grand confort d'usage de l'espace public. Ainsi, à chaque intervention sur la voirie, la conformité des nouveaux projets d'aménagement avec les normes d'accessibilité et les recommandations du PAVE est contrôlée. Ce travail du quotidien permet d'améliorer le confort d'usage de l'espace public pour tous, y compris les seniors. Actuellement, une nouvelle version du PAVE est en cours de rédaction et devrait voir le jour en 2024.

Concrètement, quels sont les grands chantiers de mises en accessibilité portés par la Ville de Paris bénéficiant aux seniors ?

L'accessibilité et l'inclusivité étaient au cœur du projet « Réinventons nos places », qui a permis la requalification de 7 grandes places parisiennes (place de la Bastille, de la Nation, Gambetta, des Fêtes, de la Madeleine, d'Italie et du Panthéon). Ces nouveaux espaces accordent systématiquement une plus grande place aux personnes à mobilité réduite. Place de la Bastille, un fil d'Ariane a par exemple été mis en place, permettant de guider les personnes malvoyantes et de faciliter le déplacement de tous et toutes. De même, le sol de la place a été repris en pentes douces, pour le confort des personnes à mobilité réduite. À chaque fois, les nouveaux aménagements bénéficient aux seniors les plus fragiles.

Enfin, avec la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques, près de 350 000 visiteurs en situation de handicap seront accueillis à Paris. Cet événement fonctionne comme un véritable accélérateur de bonnes pratiques dont la Ville de Paris souhaite tirer parti pour favoriser l'accessibilité et l'inclusivité de ses espaces publics, et ce, à travers le programme « Transformations olympiques ». Pour cela, des Quartiers d'Accessibilité Augmentée (QAA) sont mis en œuvre dans chaque arrondissement de la capitale. Ces territoires prioritaires en matière d'accessibilité permettent aux personnes en situation de handicap d'accéder à l'ensemble des services et fonctionnalités utiles : hébergements, transports, commerces, écoles, services publics, espaces culturels et sportifs. Les secteurs retenus pour la démarche QAA ont été identifiés parmi les 17 secteurs « Embellir Votre Quartier » de 1^{re} vague. Dans ce cadre, de nombreux travaux sont en cours, notamment sur les traversées piétonnes et sur les arrêts de bus. Une attention toute particulière est portée sur le désencombrement de l'espace public (dépose de la signalétique verticale et du mobilier urbain jugé non-utile). Encore une fois, ces travaux bénéficient à tous, seniors compris.

Lien web vers le PAVE parisien :

http://www.vivre-paris.fr/docs_pdf/2012/2012-09_pave.pdf



Bande d'éveil à la vigilance, au droit d'un escalier et double main-courante, place de la Bastille

© Apur - Vincent Nouailhat



© Apur – Vincent Nouailhat

Fil d'Ariane, place Gambetta



© Apur – Vincent Nouailhat

Abaissement de trottoirs et bande d'éveil à la vigilance au droit d'un passage piéton, place Gambetta

Les seniors, des usagers vulnérables

Les pouvoirs publics accordent une attention toute particulière aux questions d'accessibilité, de confort et de sécurité des déplacements des personnes âgées, reconnaissant leur vulnérabilité.

Les données présentées dans cette partie sont issues du fichier national des accidents corporels de la circulation, dit « Fichier BAAC », administré par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), accessible via l'application TRAxY.

À Paris, en 2022, un total de 5 801 personnes, sans distinction d'âge, ont été victimes d'accidents corporels de la circulation routière. Bien que ce chiffre demeure significatif, il témoigne d'une tendance à la baisse constante au fil des années, comparativement aux 9 228 victimes déplorées en 2009.

En 2022, 815 victimes tout âge confondu ont été relevées dans des accidents de la route impliquant au moins un usager de plus de 65 ans. Parmi elles, 461 victimes d'accidents de la route à Paris étaient des personnes âgées de plus de 65 ans. Depuis 2009, le nombre de seniors victimes d'accidents de la route à

Paris a diminué, passant de 566 à 461 en 2022, avec d'importantes baisses en 2018 et 2020. Toutefois, le nombre de seniors tués demeure globalement stable sur cette période, bien que des fluctuations se manifestent d'une année à l'autre (7 décès en 2009, 18 décès en 2014 par exemple).

Bien que les seniors constituent un peu plus de 20 % de la population parisienne, ils ne représentent que 8 % des victimes d'accidents de la circulation, soit une part relativement faible (461 victimes sur 5 801 au total). Les seniors sont donc moins souvent victimes d'un accident de la circulation que les autres classes d'âge. Toutefois, leur résilience face aux blessures est moindre. En effet, en 2022, **sur les 38 décès recensés à Paris, tous âges et tous modes confondus et liés à un accident de circulation, 13 concernent des personnes âgées, soit 34 %**. Ce taux plus élevé de mortalité souligne la vulnérabilité particulière des personnes âgées en cas d'accident.

Les deux modes de déplacements les plus accidentogènes chez les seniors sont la marche à pied et l'automobile, qui représentent respectivement 58 % et 18 % des victimes.

8 % des victimes d'accidents de la circulation sont des seniors, mais la gravité est plus forte.

34 % des décès liés à un accident de circulation concernent des personnes âgées.



Définitions

Accident : Un accident corporel de la circulation routière survient sur une voie ouverte à la circulation publique. Il implique au moins un véhicule routier et occasionne au moins une victime ayant nécessité des soins. Un accident mortel occasionne la mort d'au moins un usager. Un accident grave non mortel inclut au moins un blessé hospitalisé. Un accident léger inclut au moins un blessé léger.

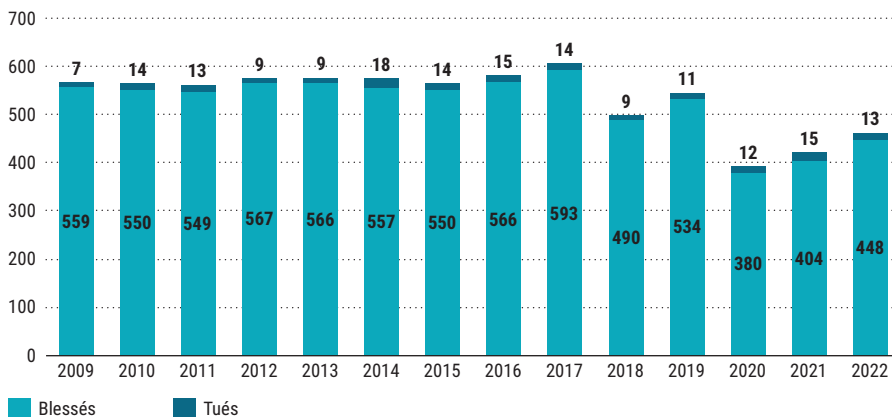
Victime : Une victime est une personne. Un accident peut faire plusieurs victimes. Les indemnes ne sont pas décom-

tés dans le nombre des victimes. Ne sont donc décomptés que les tués et toutes les catégories de blessés. Parmi les victimes, on distingue :

- Les personnes tuées : personnes décédées sur place ou dans les 30 jours après l'accident.
- Les blessés dits « hospitalisés » : victimes admises comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.
- Les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

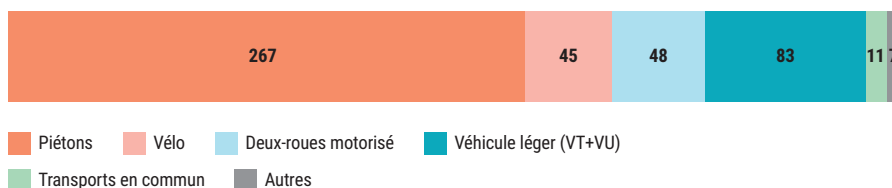
267 seniors à pied victimes d'un accident de la route à Paris en 2022.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES DE 65 ANS ET PLUS LIÉ À UN ACCIDENT DE CIRCULATION À PARIS



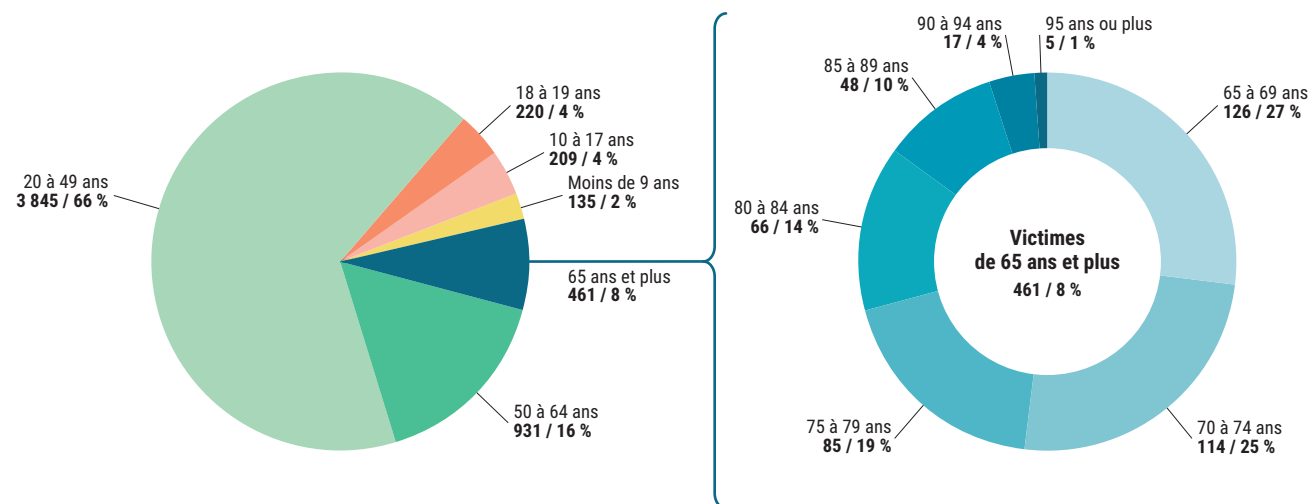
Source : Données BAAC définitives ONISR à partir du Logiciel TRAxY (le 14/09/2023) – traitement Apur

NOMBRE TOTAL DE VICTIMES DE PLUS DE 65 ANS, PAR MODE À PARIS, EN 2022



Source : Données BAAC définitives ONISR à partir du Logiciel TRAxY (le 14/09/2023) – traitement Apur

VICTIMES PAR ÂGE, EN 2022



Source : Données BAAC définitives ONISR à partir du Logiciel TRAxY (le 14/09/2023) – traitement Apur

Sur l'ensemble du territoire du Grand Paris, les seniors représentent 7 % des usagers impliqués dans un accident de la circulation et 27 % des décès qui y sont liés. Les seniors sont donc particulièrement vulnérables et les conséquences des accidents plus souvent tragiques que pour le reste de la population. En particulier, les seniors piétons sont les plus vulnérables puisqu'ils représentent 51 % des décès parmi les piétons accidentés. Près de la moitié des décès ont lieu sur le territoire parisien. Les accidents de la circulation routière sont assez répartis

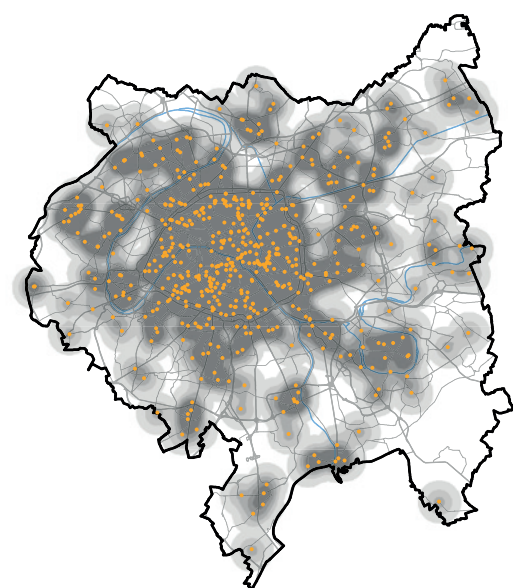
sur le territoire métropolitain et souvent à proximité des axes de fort trafic routier. À l'inverse, les accidents de la circulation routière impliquant des seniors piétons se concentrent à proximité de pôles et centralités, à l'écart des grands axes routiers (à 73 % sur des voiries communales). La grande majorité des accidents ayant entraîné le décès d'un senior piéton impliquent des engins motorisés (36 % de poids lourds, Autobus ou véhicule utilitaire, 27 % de véhicule léger, 27 % de 2 ou 3 roues motorisés) et aucun n'implique un vélo.

Les seniors
représentent **51 %**
des décès parmi les
piétons accidentés
dans la MGP.



**ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 2022
IMPLIQUANT DES SÉNIORS DE 65 ANS OU PLUS**

Dense Faible Densité d'accidents impliquant un sénior



**ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 2022
IMPLIQUANT DES PIÉTONS SÉNIORS DE 65 ANS OU PLUS**

Dense Faible Densité d'accidents impliquant un piéton sénior

Sources : Bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière - 2022 ; traitements Apur

Sécurité et confort des seniors dans leurs déplacements

Comme en témoigne l'enquête réalisée par l'Apur début 2023, confort d'usages et sécurité sont au cœur des préoccupations des seniors de la Métropole, que ce soit en marchant sur les trottoirs, lors de leurs déplacements en bus ou en faisant du vélo.

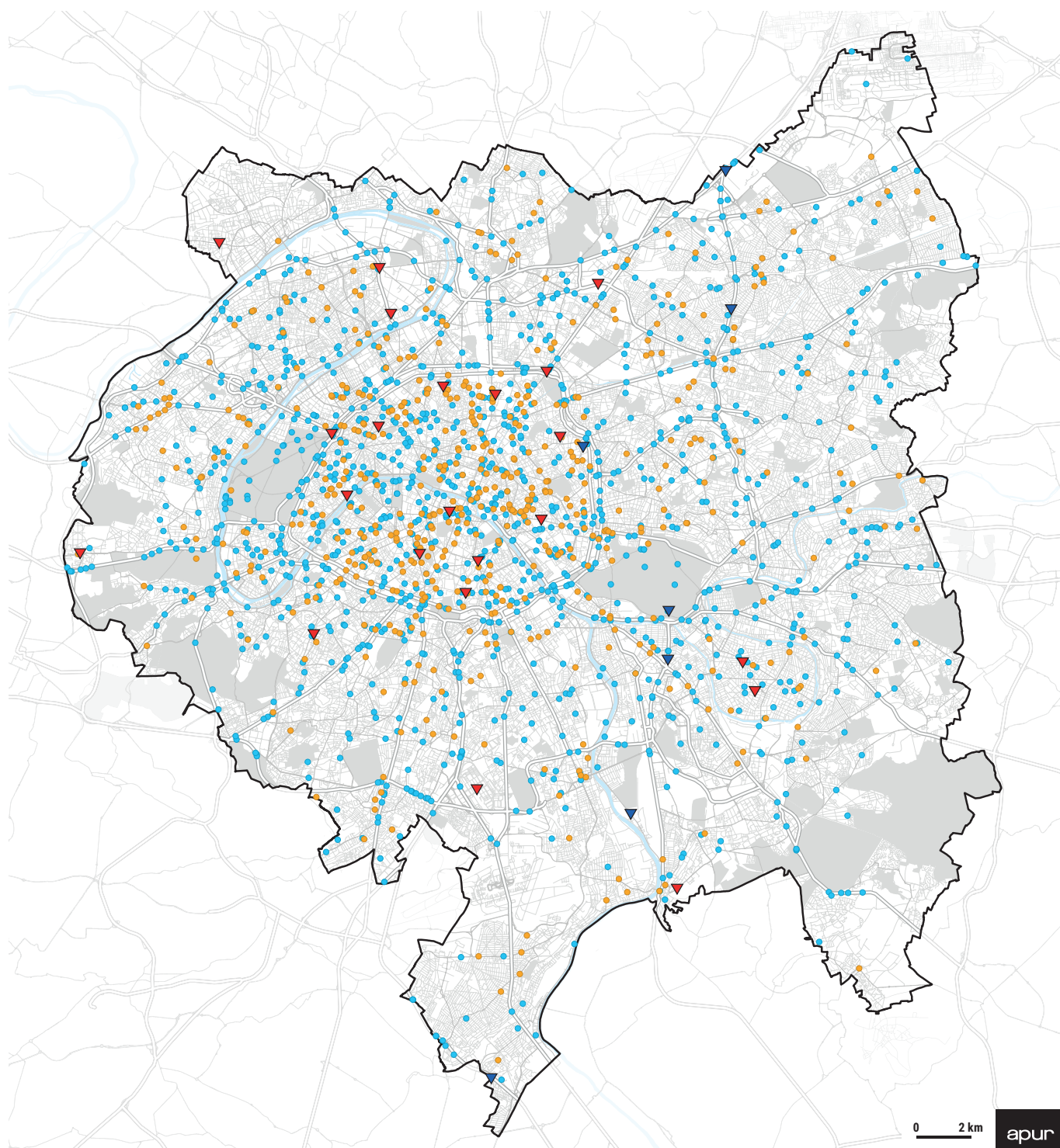
Dans cette enquête, de nombreuses personnes ont fait part d'incidents tels que des chutes, ayant entraîné des conséquences significatives sur leur mobilité (fractures, hospitalisations, séquelles physiques sur le long terme, générant parfois un sentiment d'insécurité lié au risque d'une nouvelle chute).

« Les pistes cyclables [...] sont utilisées par des vélos et des trottinettes qui roulent de plus en plus vite. J'ai peur maintenant »

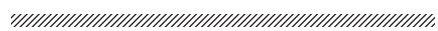
« Les vélos électriques et les trottinettes ne respectent pas le Code de la route [...] cela crée beaucoup d'insécurité et de nombreuses personnes vulnérables sortent moins. C'est une perte de liberté pour les plus faibles. »

« Suite à une chute à vélo, j'ai dû espacer puis arrêter mes sorties de randonnées pédestres. »

Une personne dit avoir modifié ses habitudes de déplacements à cause d'une « perte de motricité après une chute dans un escalator du métro ».



ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 2022 IMPLIQUANT DES SENIORS



- ▼ Accident impliquant le décès d'un piéton de 65 ans ou plus
- Accident impliquant un piéton de 65 ans ou plus
- ▼ Accident impliquant le décès d'une personne de 65 ans ou plus
- Accident impliquant une personne de 65 ans ou plus

Sources : Bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière - 2022 ; traitements Apur

3.2

Des transports qui s'adaptent aux seniors

La mise en accessibilité des transports en commun

La mise en accessibilité des transports en commun constitue un enjeu de taille pour les seniors. Pour une partie des seniors, elle conditionne, lorsque l'offre existe, la possibilité même d'utiliser les transports en commun. Pour tous, elle améliore le confort dans ces espaces, facilitant leurs déplacements. Comme pour la voirie, ce sujet est le plus souvent abordé de manière « indirecte » à travers l'accessibilité des personnes en situation de handicap. Ainsi, **la « loi handicap » de 2005 fixait comme objectif aux autorités organisatrices**

des transports l'obligation de planifier et d'assurer la mise en accessibilité de la totalité des services de transport dans un délai de dix ans, au travers des schémas directeurs d'accessibilité (SDA).

Malgré les efforts déployés par les acteurs du transport et notamment les régions et les autorités organisatrices, les objectifs fixés par la loi n'ont pas pu être atteints avant le 13 février 2015. Aussi, la loi du 11 février 2005 a été modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014, donnant la possibilité aux AOT de **poursuivre la mise en accessibilité de leurs réseaux dans la durée en toute légalité en élaborant et en déposant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP ou Sd'AP)¹.**

À l'échelle du réseau de transports en commun francilien et dans le cadre défini par le SDA-Ad'AP, de nombreux travaux de mises en accessibilité ont déjà été menés et de nombreux autres sont à venir. Ils concernent l'accès au matériel roulant depuis l'espace public, les espaces voyageurs et les quais. Bus, tram, métro et train sont rendus accessibles aux PMR à l'occasion de la rénovation ou du renouvellement du matériel roulant, notamment par le déploiement d'équipements adaptés à bord (création d'espaces dédiés aux PMR, rampe d'accès, bouton d'urgence à portée de main, signalétique lisible...).

1 – Lien web vers le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée d'Île-de-France Mobilités, bilan d'achèvement du volet routier, mars 2022 : [ca0379b6-d415-460d-ad1c-3bcc85c119cb_2022 + Rapport_Bilan_Achevement_SdAp-v15.pdf \(iledefrance-mobilites.fr\)](https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/0379b6-d415-460d-ad1c-3bcc85c119cb_2022_Rapport_Bilan_Achevement_SdAp-v15.pdf)



Définition

Accessibilité des bus : Une ligne urbaine est déclarée accessible dès lors que 100 % de ses véhicules et 70 % de ses points d'arrêt sont conformes aux normes d'accessibilité.

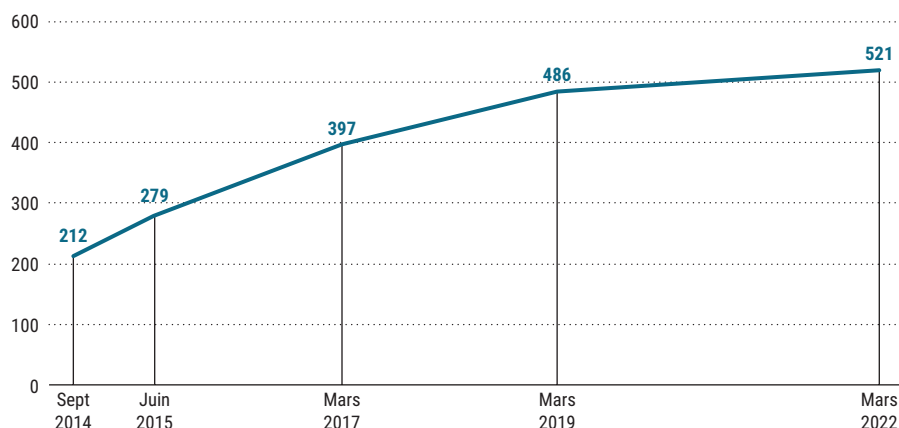
Une ligne interurbaine est déclarée accessible dès lors que 100 % de ses véhicules sont accessibles, et que ses points d'arrêt accessibles concentrent 50 % du trafic en entrée et descente (hors deux points d'arrêt les plus fréquentés).

La déclaration d'accessibilité d'une ligne impose également que :

- Tous les conducteurs de la ligne soient formés au fonctionnement des équipements et à la prise en charge des personnes en situation de handicap.
- L'information voyageurs à bord des véhicules, aux points d'arrêt, sur le site Internet et les fiches horaires soient mises à jour.

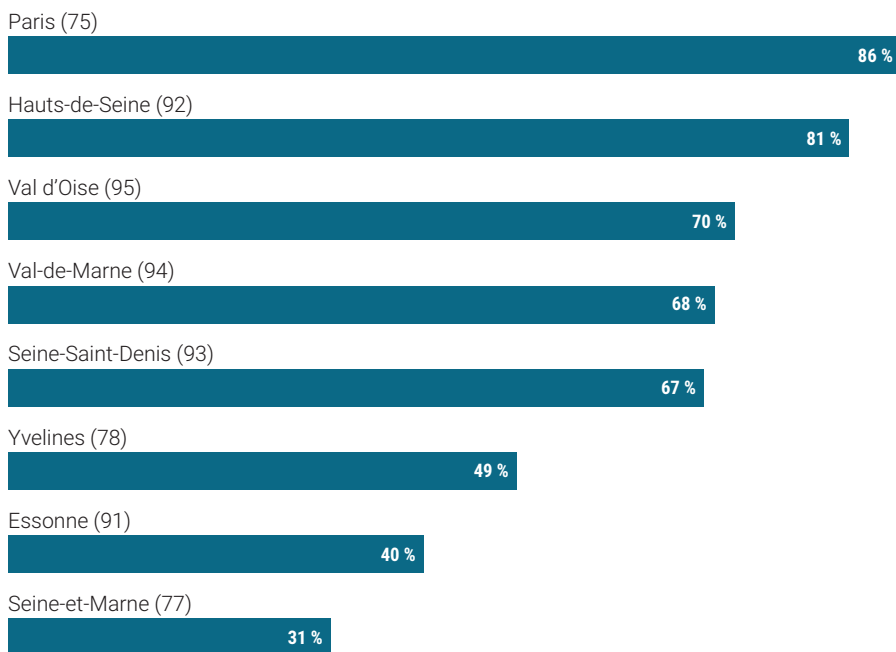
Source : Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée d'Île-de-France Mobilités, bilan d'achèvement du volet routier, mars 2022

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE LIGNES DE BUS ACCESSIBLES



Sources : Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée d'Île-de-France Mobilités, bilan d'achèvement du volet routier, mars 2022

PART DE LIGNES DE BUS DÉCLARÉES ACCESSIBLES PAR DÉPARTEMENT



Sources : Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée d'Île-de-France Mobilités, bilan d'achèvement du volet routier, mars 2022

L'accessibilité du réseau de bus en 2022

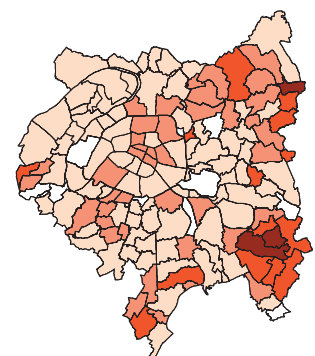
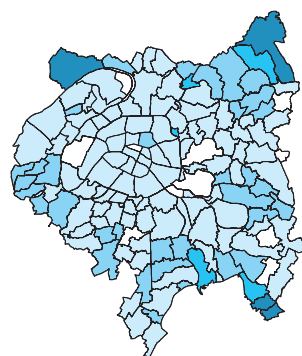
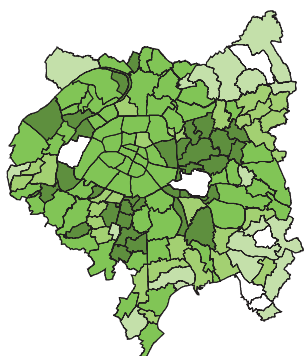
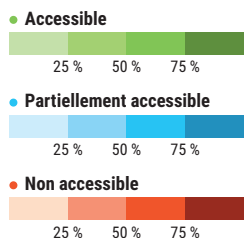
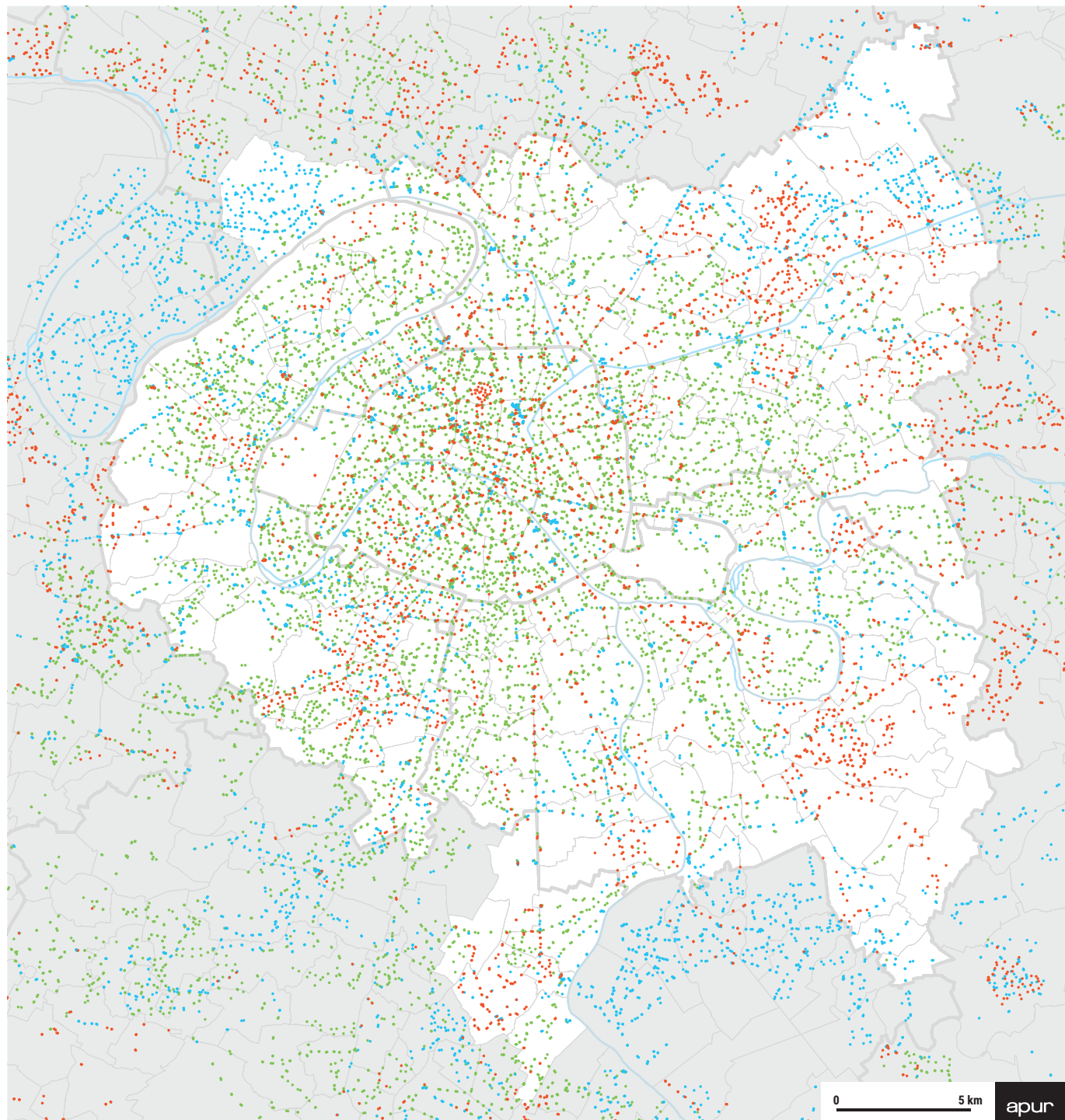
L'EGT a montré que les seniors ont une préférence pour les modes de surface (bus et tramway) par rapport au métro et RER. La mise en accessibilité des lignes de bus représente des investissements et un temps plus réduit par rapport à la mise en accessibilité d'une ligne de métro. En outre, les lignes de tramway étant assez récentes, elles ont

été conçues en respectant les normes d'accessibilité.

À l'échelle de la région Île-de-France, 521 lignes de bus étaient déclarées accessibles aux PMR en 2022, sur les 908 lignes inscrites au SDA – Ad'AP :

- 302 lignes dans l'agglomération centrale,
- 219 en dehors de l'agglomération centrale.

ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS DE BUS POUR LES USAGERS EN FAUTEUIL ROULANT EN 2022



Sources : Ile-de-France Mobilités (septembre 2023), Apur



Autobus circulant dans Paris

© RATP – Xavier CHIBOUT



Usagers à l'arrêt de bus Guy Môquet situé à l'angle de la rue Championnet et de la rue Marcadet

© Apur – David Boureau



Bus équipé d'une palette rétractable, facilitant l'accès aux PMR, et notamment aux usagers en fauteuil roulant

© RATP – Jean François MAUBOUSSIN



Sticker désignant les places prioritaires dans un autobus de la ligne 20

© RATP – Denis SUTTON

L'accessibilité des réseaux ferrés en 2022

Le tramway : Les 11 lignes circulant en Île-de-France sont accessibles aux PMR et les prolongements et nouvelles lignes prévus le seront également.

Le métro : Le métro parisien ancien est peu accessible pour les Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), mais il l'est davantage pour les personnes en situation de handicap visuel et auditif. Tous les quais et salles d'échanges des stations de métro sont en effet équipés d'annonces visuelles et sonores par exemple. Les 13 stations de la ligne 14 sont accessibles aux UFR, avec notamment la présence d'ascenseurs, de passages élargis au niveau des appareils de contrôle, de voitures à plancher plat et de plain-pied avec le quai et de personnel formé à l'accompagnement des personnes à mobilité réduite.

Le reste du réseau de métro existant n'est pas accessible aux UFR et le deviendra difficilement, compte tenu des contraintes techniques.

Tous les prolongements de lignes offriront bientôt des tronçons accessibles en toute autonomie, dès le renouvellement des rames, à l'instar des 6 stations en travaux de la ligne

11 et de l'ensemble du réseau et des futures stations du Grand Paris Express.

Les RER et les trains : Sur le périmètre de la RATP, c'est-à-dire sur les RER A et B, les 65 gares constituant le réseau sont accessibles à tous. Pour que les UFR puissent monter ou descendre du train, il est cependant nécessaire qu'un agent RATP installe une palette d'accès entre le quai et le train. Dans la mesure où un agent RATP est présent dans chacune des gares du 1^{er} au dernier train, les voyageurs peuvent se présenter spontanément en gare pour être accompagnés.

Sur le périmètre de la SNCF, 133 gares sont déclarées accessibles, sur les 209 gares dont la mise en accessibilité est jugée prioritaire, c'est-à-dire inscrite dans le SDA – Ad'AP (le Schéma Directeur d'Accessibilité – agenda d'accessibilité programmé). 76 gares doivent donc encore être rendues accessibles, parmi lesquelles environ 40 sont déjà en travaux.

L'ensemble de cette démarche de mise en accessibilité des réseaux de transport en commun est à mettre en perspective avec une mesure, cette fois ciblée sur les seniors : la possibilité d'acheter des forfaits de transports en commun dédiés à tarifs réduits, portés par Île-de-France Mobilités, la Région et les départements.

194 gares du réseau ferré de la métropole sont accessibles aux PMR en mars 2022. D'ici à 2030, **155** nouvelles gares et stations seront accessibles aux PMR et donc aux seniors, au sein de la métropole.



Bande d'éveil à la vigilance positionnée au niveau des quais pour prévenir les personnes en situation de handicap visuel



La ligne T8 du tramway, accessible aux PMR



© Apur – Vincent Nouailhat

Ascenseur Saint-Eustache à proximité du Forum des Halles, doté de grands pictogrammes faciles à lire pour faciliter l'orientation des usagers



© Apur – Vincent Nouailhat

Fil d'ariane indiquant l'emplacement de la porte du métro



© Apur – Vincent Nouailhat

Le quai du métro de la ligne 13 est équipé d'une bande d'éveil à la vigilance et d'un système d'information visuel, présentant en temps réel, l'heure d'arrivée des métros



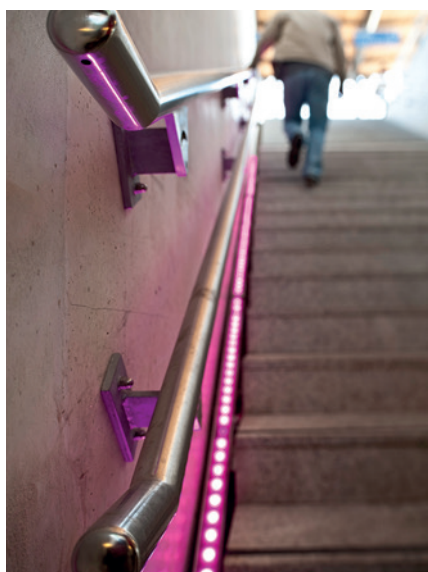
© Apur – Vincent Nouailhat

Plan de ligne dynamique de la ligne 9 du métro



© SNCF Réseau médiathèque / Lionel Charrier / CAPA / TOMA

Bande d'éveil à la vigilance à Saint-Germain-en-Laye



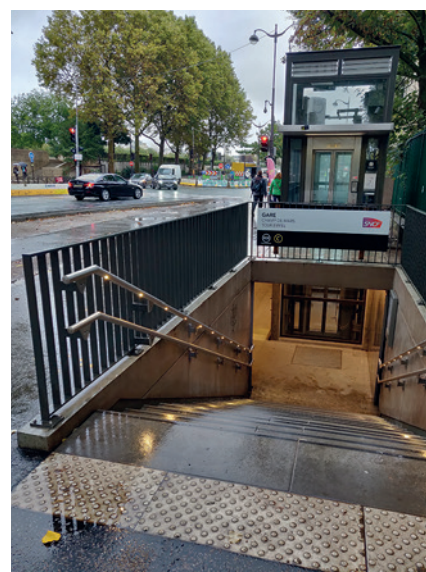
© RFF / CAPA / Alexandre Mostras (TOMA)

Mise en place d'une double main-courante dans une gare francilienne



© RATP – Denis SUTTON

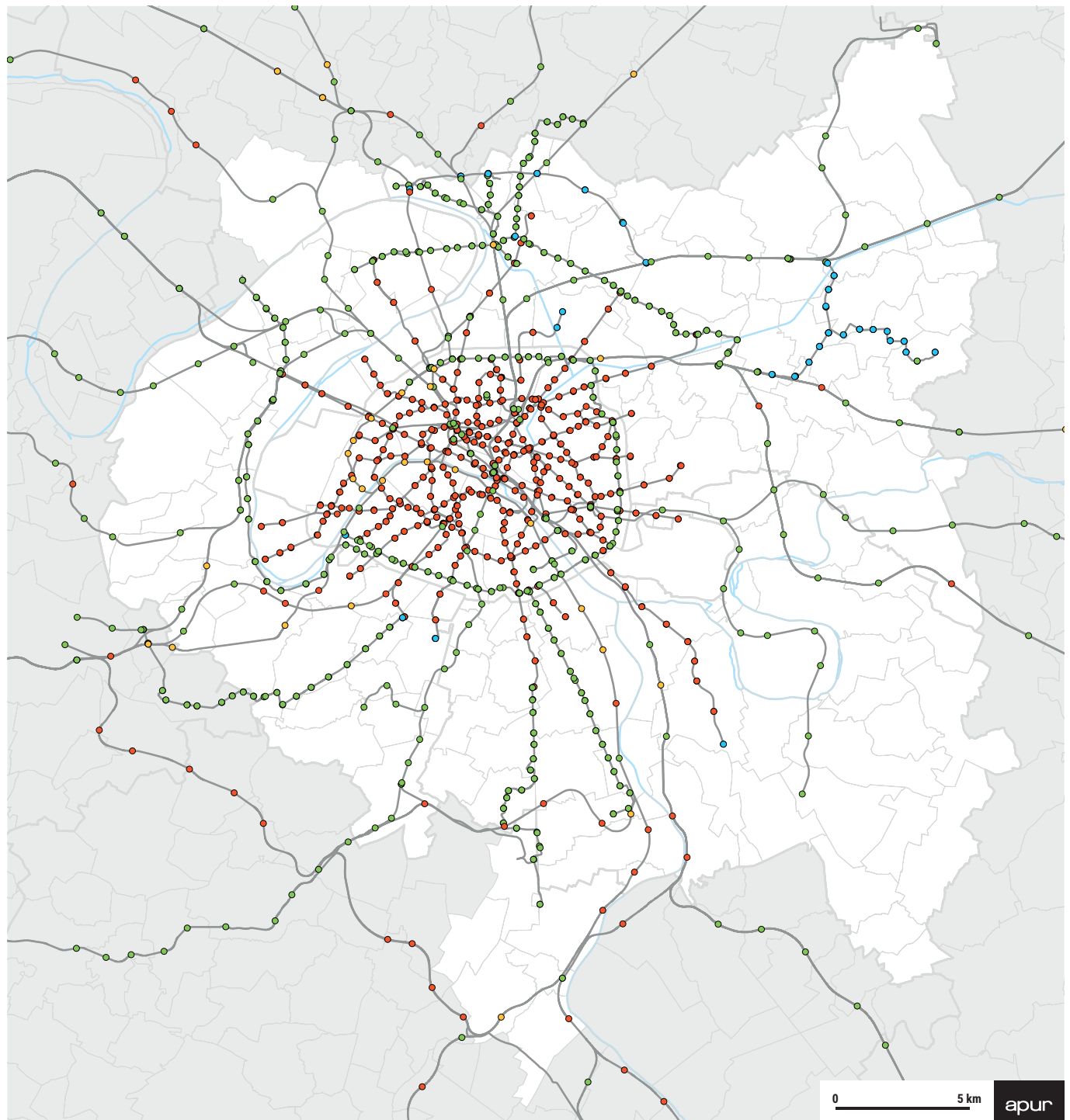
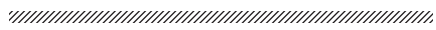
Écran image, portique élargi et fil d'Ariane en gare de Nanterre Université, sur le RER A



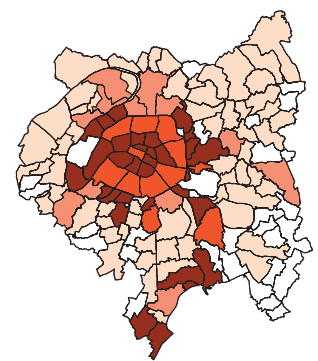
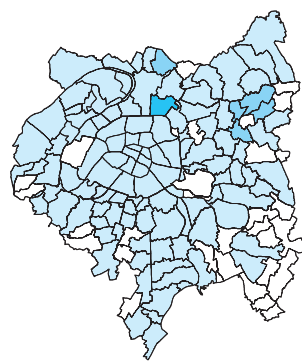
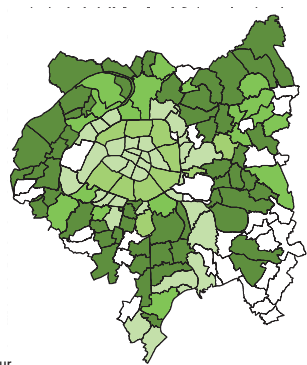
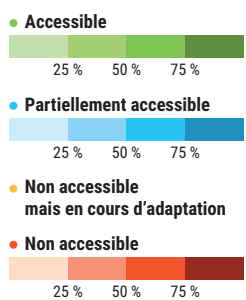
© Apur – Vincent Nouailhat

Double main-courante, bande d'éveil à la vigilance et ascenseur, en gare de Champ de Mars - Tour Eiffel, sur le RER C

ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN FERRÉ POUR LES USAGERS EN FAUTEUIL ROULANT EN 2022

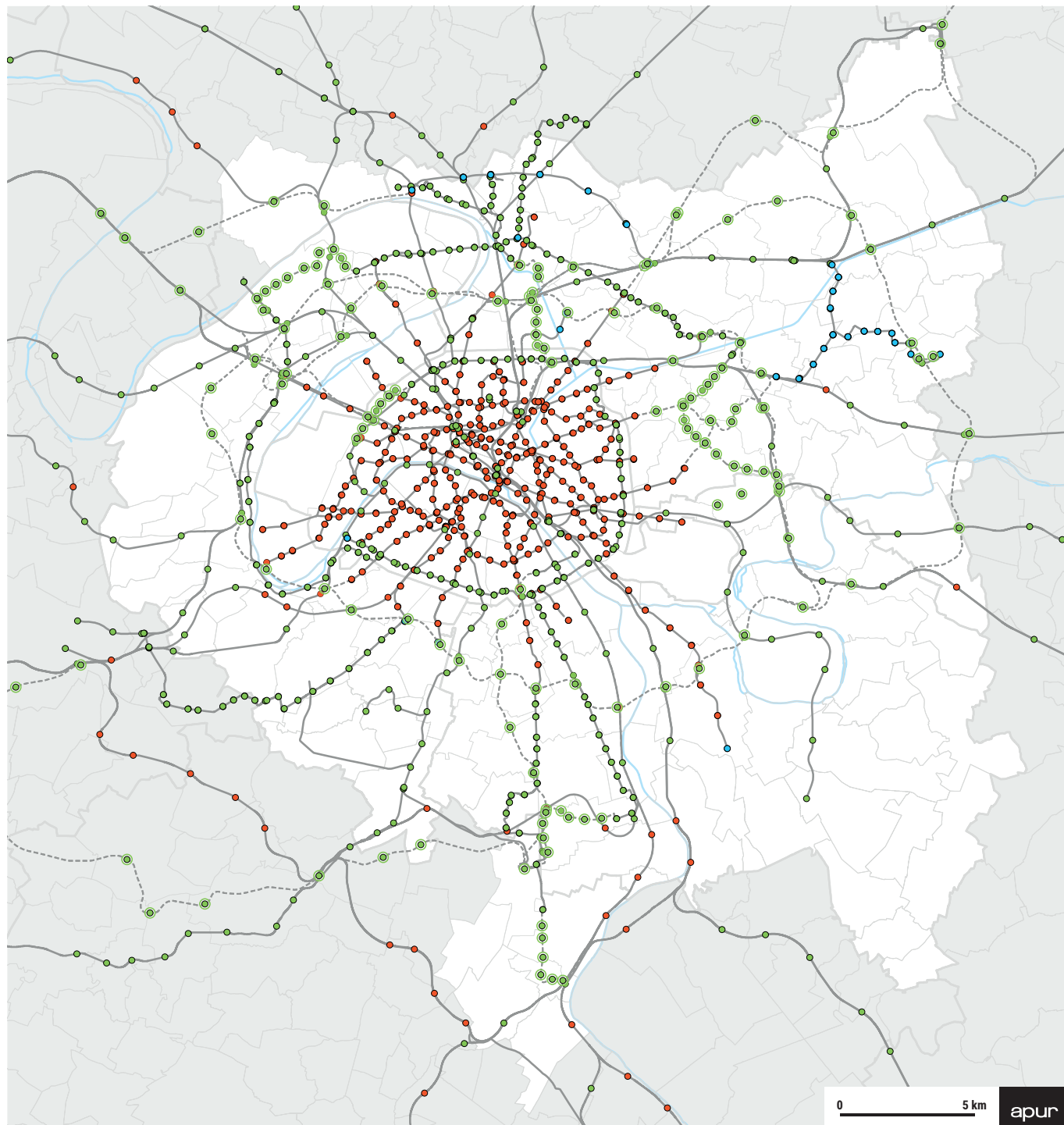
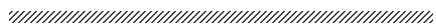


— Ligne de transport ferrée
métro, tramway, RER, train

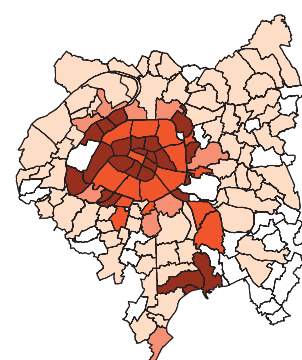
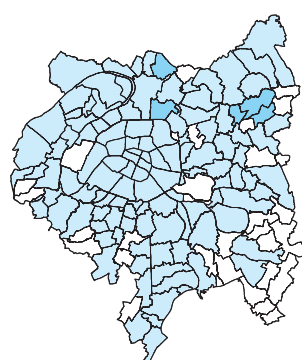
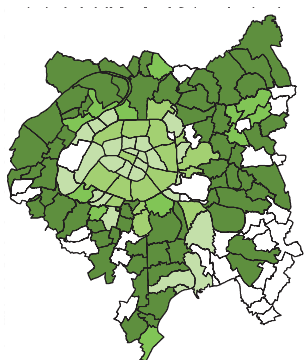


Sources : Ile-de-France Mobilités (sept. 2023), Apur

ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN FERRÉ POUR LES USAGERS EN FAUTEUIL ROULANT À HORIZON 2030



- Ligne de transport ferrée (métro, tramway, RER, train)
- - - Nouvelle ligne de transport ferrée à horizon 2030
- Nouvelle gare à horizon 2030
- Accessible
- 25% 50% 75%
- Partiellement accessible
- 25% 50% 75%
- Non accessible
- 25% 50% 75%



Sources : Ile-de-France Mobilités (sept. 2023), Apur

Les titres de transport à destination des seniors

Le forfait Navigo Annuel Tarification Senior et les forfaits Améthyste et Pass Paris Senior sont différents titres de transport en commun à destination des seniors qui coexistent dans la métropole du Grand Paris. Ils visent à encourager la mobilité des personnes âgées et ce faisant contribuent aussi à lutter contre la sédentarité et l'isolement de cette population. Il s'agit d'une mesure phare des acteurs publics à destination des seniors.

Le forfait Navigo Annuel Tarification Senior

Mis en place par Île-de-France Mobilités en 2019, ce forfait Navigo annuel à tarification spéciale peut être demandé par les personnes âgées de 62 ans et plus, sans activité professionnelle ou exerçant une activité strictement inférieure à un mi-temps. **Il consiste en un tarif réduit de 50 % par rapport au prix du forfait Navigo mensuel, soit 42,05 € par mois et un tarif annuel de 504,60 €, sans conditions de ressources.** La Tarification Senior est un forfait « toutes zones » et est valable sur






tous les modes de transport en commun (métro, train-RER, tram express, tram et bus y compris Filéo²) à l'exception de certaines dessertes directes d'aéroports et des bus touristiques.

D'après les données du GIE (Groupeement d'intérêt économique) Comutitres, qui assure la gestion opérationnelle des titres de transports Navigo en Île-de-France, environ 129 000 personnes circulaient sur le réseau de transports en commun francilien avec un Forfait Navigo Senior en décembre 2022, parmi eux 92 140 résident dans la métropole (Paris + Petite couronne).

Les seniors parisiens, résidant notamment dans les arrondissements périphériques de la capitale, représentent près de la moitié (47 %) des détenteurs du forfait Navigo Senior à l'échelle de la métropole du Grand Paris. Avec respectivement 7 300 et 7 000 abonnés, les EPT Paris Est Marne et Bois (T10) et Paris Ouest La Défense (T4) comptent le plus d'abonnés au forfait Navigo Senior, derrière Paris.

92 140 personnes âgées de 62 ans ou plus résidant dans la Métropole ont un forfait Navigo annuel tarification senior, soit environ **7 %** des habitants de la Métropole de 62 ans ou plus.

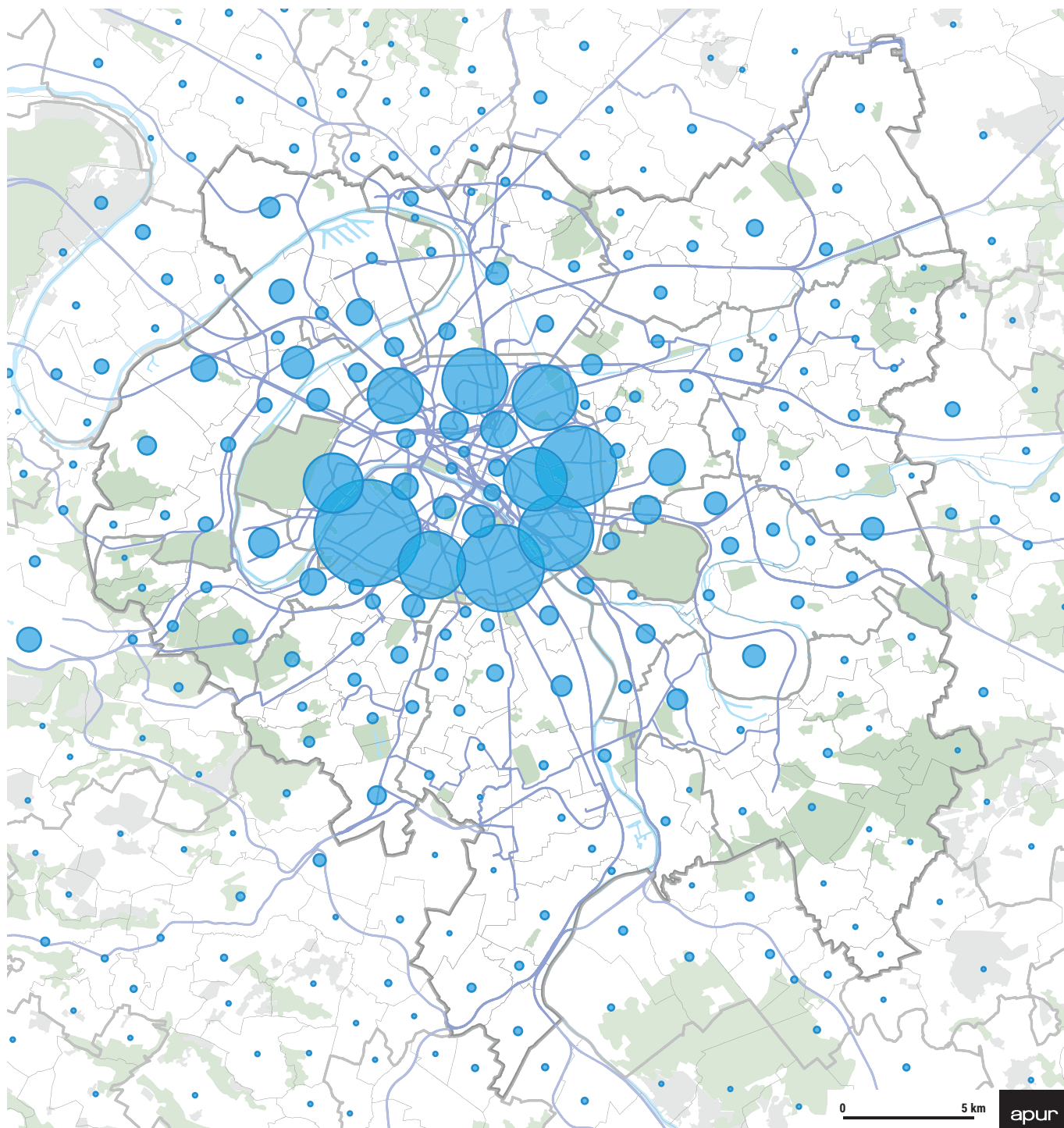
NOMBRES D'ABONNÉS CIRCULANT AVEC UN FORFAIT NAVIGO ANNUEL TARIFICATION SENIOR, PAR DÉPARTEMENT DE RÉSIDENCE (moyenne mensuelle 2022)

Paris		43 400
Hauts-de-Seine		20 020
Seine-Saint-Denis		14 010
Val-de-Marne		14 710
Paris + Petite couronne		92 140

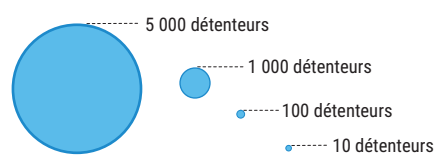
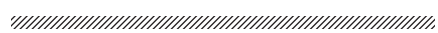
Note : Dans la base, les communes possédant moins de 10 abonnés circulant avec un forfait Navigo Senior ou classique sont renseignées avec la valeur « < 10 ». Pour permettre les calculs, les cellules affichant cette valeur ont été remplacées par « = 10 ».

Source : Données Comutitres, moyenne mensuelle en 2022 – Traitement Apur

2 – Proposé par Île-de-France Mobilités, le service de transport à la demande Filéo permet de prendre un bus sur réservation en complément des lignes régulières, depuis et vers l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.



NOMBRE D'ABONNÉS CIRCULANT AVEC UN FORFAIT NAVIGO ANNUEL TARIFICATION SENIOR, PAR COMMUNE/ARRONDISSEMENT DE RÉSIDENCE (moyenne mensuelle en 2022)



Sources : Comutitres, Apur

Le forfait Améthyste

Le forfait Améthyste est réservé aux personnes en situation de handicap ou aux personnes retraitées, sous conditions de ressources ou de statut, résidant en Île-de-France. À Paris, il prend le nom de Pass Paris Senior. Ces forfaits proposent des tarifs moins élevés que le Navigo Senior, pouvant aller jusqu'à la gratuité du titre pour l'usager, et sont financés par les départements, qui déterminent les catégories de bénéficiaires éligibles et, le cas échéant, le niveau de participation financière exigé des utilisateurs (dans les limites du cadre fixé par IDFM). La gestion des demandes de titres est assurée par les départements, en lien avec les services sociaux des communes de résidence.

Ces forfaits annuels permettent de se déplacer de manière illimitée à l'intérieur des zones de validité avec tous les modes de transport en commun, à l'ex-

ception de certaines dessertes directes d'aéroports et les bus touristiques.

Les différentes entités intéressées travaillent actuellement avec IDFM à la mise en place d'une nouvelle convention régissant les forfaits Améthyste. En juin 2023, le Conseil d'Administration d'IDFM a approuvé un renouvellement de la convention existante (fondée sur l'achat par les départements des forfaits Améthyste au bénéfice des publics cibles), mais en ouvrant la possibilité d'indexer le montant à payer par la collectivité sur la mobilité réelle (déplacement véritablement effectué par le bénéficiaire). Le mode de calcul de cette mobilité réelle fait l'objet d'échanges qui devraient aboutir en 2024. L'existence d'un potentiel décalage entre le prix du forfait Améthyste payé par le département, et son usage effectif par le bénéficiaire du forfait semble donc être au cœur des discussions entre les différentes parties impliquées.

En 2022,
217 000 personnes
de la Métropole
bénéficient d'un
forfait Améthyste
ou d'un Pass Paris
Senior.

DÉTENTEURS (DROITS CHARGÉS) D'UN FORFAIT AMÉTHYSTE ET D'UN PASS PARIS SENIORS, EN 2022

	Nombre d'abonnés seniors	Nombre d'abonnés total
Paris	113 268	-
Hauts-de-Seine	36 108	41 972
Seine-Saint-Denis	35 253	45 511
Val-de-Marne	32 578	48 161
Total	217 207	-

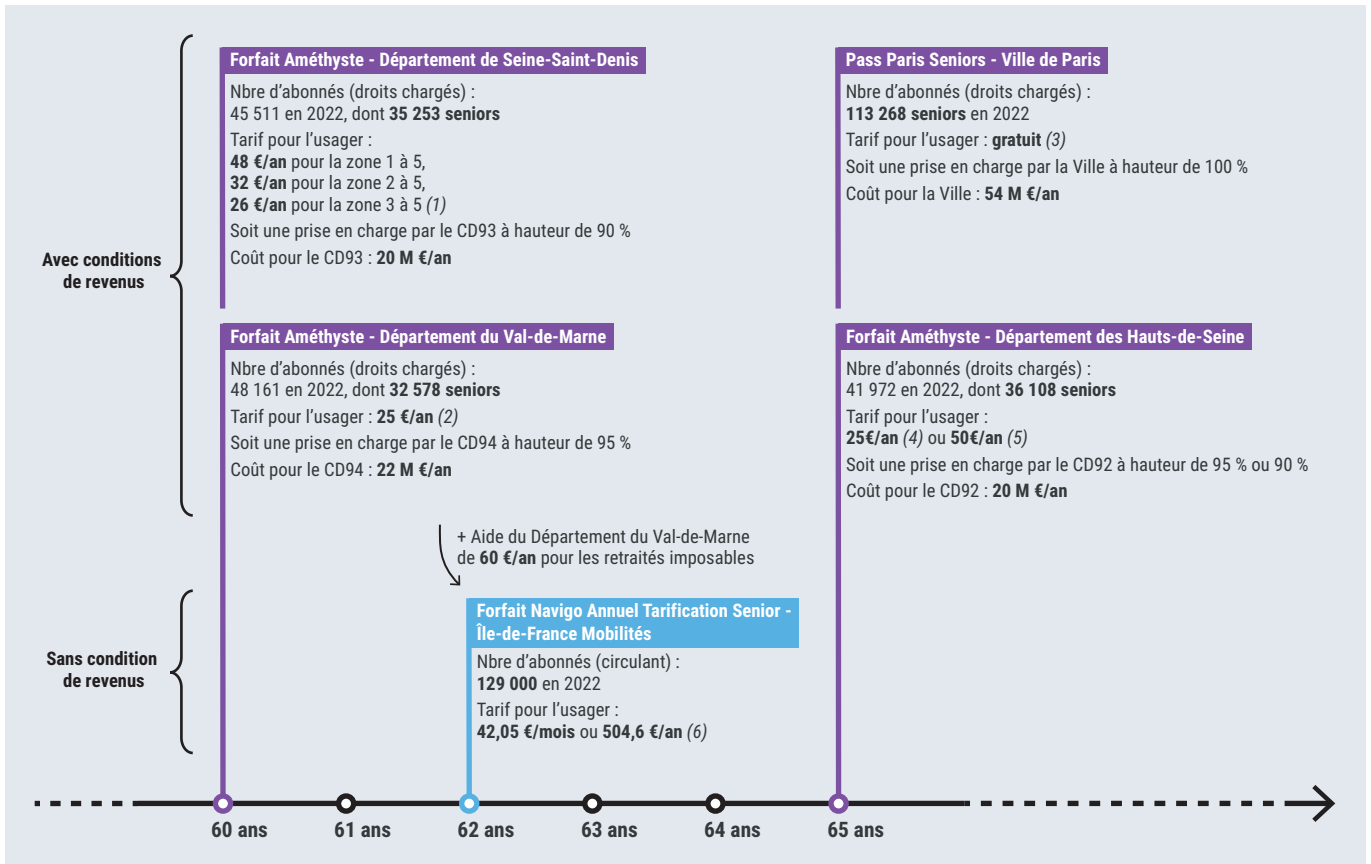
Sources : Ville de Paris, départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne



Extrait de l'entretien du 04/05/2023
entre l'Apur et les services du CD93

Le Département de Seine-Saint-Denis finance à 90 % les forfaits Améthyste, qui sont essentiellement des forfaits toutes zones, tandis que de très nombreux utilisateurs ne semblent être que des usagers occasionnels des transports en commun. Il semble donc exister un décalage entre le prix du forfait payé par le département et son usage effectif par les bénéficiaires.

COMPARAISON DES FORAITS POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN À DESTINATION DES SENIORS



(1) Conditions : Non imposable, dont le revenu fiscal de référence est inférieur à 14 404 € pour une personne seule (puis ce revenu est majorée de 3 846 € par demi-part fiscale supplémentaire).
 (2) Conditions : Retraité non imposable, dont le montant de l'impôt net avant corrections est inférieur ou égal à 61 €, et n'exerçant aucune activité professionnelle.
 (3) Conditions : Appartenir à un foyer fiscal acquittant un impôt sur les revenus soumis au barème inférieur ou égal à 2 028 € s'il s'agit d'une 1^{re} demande, 2 430 € sinon.
 (4) Si non-imposable à l'impôt sur les revenus.
 (5) Si imposable, sous le plafond de l'impôt soumis au barème, hors décote et hors réductions d'impôts, à hauteur de 650 € pour une personne seule, 800 € pour un couple.
 (6) Conditions : N'exercer aucune activité professionnelle ou une activité strictement inférieure à un mi-temps.

Il existe d'importantes disparités dans les règles et conditions d'accès entre les départements, au niveau des tarifications, de l'âge et du profil des bénéficiaires par exemple. Chaque département a ses propres critères d'éligibilité :

Département	Conditions d'accès
Seine-Saint-Denis	Le forfait est disponible dès 60 ans, pour un prix allant de 26 à 48 €/an, selon la zone de validité choisie, pour les personnes non imposables, dont le revenu fiscal de référence est inférieur à 14 404 € pour une personne seule.
Val-de-Marne	Le forfait est disponible pour les personnes retraitées de 60 ans et plus, non imposables, dont le montant de l'impôt net avant corrections est inférieur ou égal à 61 €, n'exerçant aucune activité professionnelle, pour 25 €/an.
Paris	Le Pass Paris Seniors (ex-forfait Améthyste parisien) permet aux résidents parisiens âgés de 65 ans et plus, appartenant à un foyer fiscal acquittant un impôt sur les revenus soumis au barème inférieur ou égal à 2 028 €, s'il s'agit d'une 1 ^{re} demande, 2 430 € sinon, de bénéficier de la gratuité des transports en commun.
Hauts-de-Seine	Le forfait est disponible pour les personnes âgées de plus de 65 ans, pour 25 €/an (si non-imposable à l'impôt sur les revenus) ou 50 €/an (si imposable, sous le plafond de l'impôt soumis au barème, hors décote et hors réductions d'impôts, à hauteur de 650 € pour une personne seule, 800 € pour un couple).

Les validations de forfaits Améthyste et Pass Paris Senior sur une semaine « type »

14 au 20 novembre 2022 – Source : base SIDV – Île-de-France Mobilités

Le Système d'Information Décisionnel basé sur les Validations (SIDV) a été mis en place par l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France à partir de 2007 pour suivre la fréquentation du réseau de transport en commun francilien. Le SIDV, en comptabilisant les validations, permet une meilleure connaissance des systèmes de transports en commun franciliens, de leur fréquentation et de l'utilisation des titres.

Dans le cadre de cette étude, l'Apur a analysé les validations des porteurs des forfaits Améthyste franciliens une semaine « moyenne », la semaine du 14 au 20 novembre 2022 en Île-de-France et dans la Métropole du Grand Paris (Paris et départements de la petite couronne). Pour donner un ordre de grandeur, les validations avec un forfait Améthyste en Île-de-France représentent environ 5 % des validations quotidiennes avec un forfait Navigo.

N.B. : Pour des raisons de RGPD, le croisement des fichiers de trafic avec les fichiers des porteurs de forfaits n'est pas réalisé. Il n'est donc pas possible de savoir combien de forfaits ont donné lieu à des validations et dans quelle proportion.

Au cours de la semaine analysée et dans le périmètre de la Métropole du Grand Paris, le nombre de validations avec un forfait Améthyste a peu varié du lundi au vendredi, avec en moyenne **328 000 validations quotidiennes**. Les validations ont été moins nombreuses le samedi, avec 20 % de validations en moins qu'un jour de semaine et le dimanche avec moitié moins de validations.





















VALIDATIONS AVEC UN FORFAIT AMÉTHYSTE DANS LA MÉTROPOLE, À PARIS OU DANS UN DÉPARTEMENT DE LA PETITE COURONNE – semaine du 14 au 20 novembre 2022

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total
317 105	323 065	325 200	333 670	341 490	256 535	166 285	2 063 350

Source : IDFM, SIDV

VALIDATIONS HEBDOMADAIRES AVEC UN FORFAIT AMÉTHYSTE PAR DÉPARTEMENTS ET PAR MODES DE TRANSPORTS EN COMMUN – semaine du 14 au 20 novembre 2022

Modes	Paris	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Total général
Bus	426 535	160 220	177 730	197 390	961 875
Tram	96 655	29 995	48 305	14 255	189 210
Métro	423 545	50 290	66 565	61 570	601 970
RER, train	99 720	57 190	73 095	80 290	310 295
Total	1 046 455	297 695	365 695	353 505	2 063 350

Modes	Paris	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Total général
Bus	 41 %	 54 %	 49 %	 56 %	 47 %
Tram	 9 %	 10 %	 13 %	 4 %	 9 %
Métro	 40 %	 17 %	 18 %	 17 %	 29 %
RER, train	 10 %	 19 %	 20 %	 23 %	 15 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Source : SIDV, IDFM, traitement Apur

L'utilisation d'un mode plutôt qu'un autre est en partie liée à la couverture des réseaux, moins étendue pour le tramway ou le métro que pour le bus dans la Métropole. **Les données de validations montrent que le bus est le moyen de transport en commun privilégié des porteurs du forfait Améthyste.**

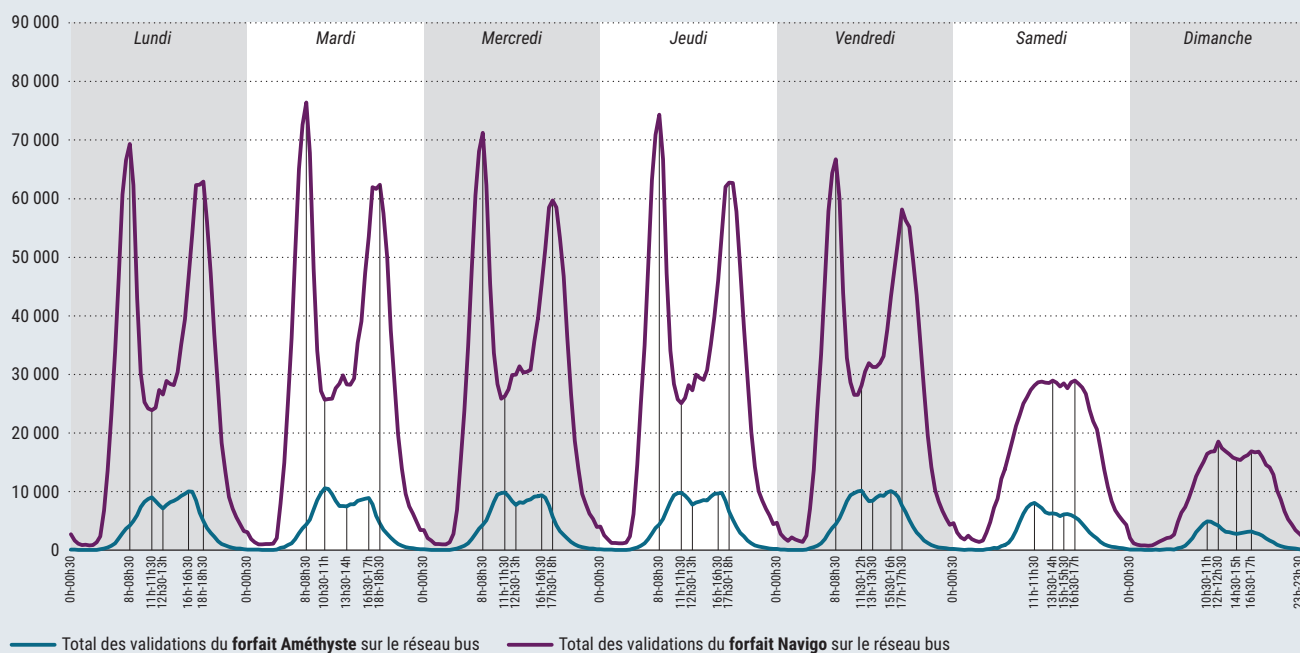
Sur la semaine étudiée, 47 % des validations avec un forfait Améthyste dans la Métropole l'ont été dans un bus. On note des différences importantes selon le département de validation. À Paris, les validations sont aussi fréquentes dans le bus et dans le métro, respectivement 41 et 40 %.

Hors Paris, les validations réalisées avec ce forfait dans un bus sont plus fréquentes (49 % des validations en Seine-Saint-Denis, 54 % des validations dans les Hauts-de-Seine, jusqu'à 56 % des validations dans le Val-de-Marne). C'est également le cas des validations réalisées dans le réseau

RER ou train (environ 1 validation avec un forfait Améthyste sur 5 contre 1 validation à Paris sur 10). En Seine-Saint-Denis, les validations avec un forfait Améthyste sont aussi plus fréquentes à bord des tramways (13 % contre 9 % en moyenne dans la Métropole).

Les usagers du bus utilisant un forfait Améthyste ne se déplacent pas aux mêmes heures que les usagers du forfait Navigo. C'est ce que le graphique ci-dessous, présentant le nombre de validations télébillettiques en fonction du temps, met en évidence. En effet, il existe un décalage dans les heures de pointe entre les détenteurs du forfait Améthyste, qui se déplacent principalement entre 10 h et 12 h 30 et entre 14 h et 17 h 30, et les usagers du forfait Navigo, qui se déplacent essentiellement entre 6 h 30 et 9 h 30 puis entre 16 h et 19 h 30.

NOMBRE DE VALIDATIONS TÉLÉBILLETTIQUES DES FORFAITS NAVIGO ET AMÉTHYSTE, SUR LE RÉSEAU BUS, À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE-DE-FRANCE



Source : SIDV, IDFM, traitement Apur

La mise en place de services de mobilité accessibles aux seniors ou dédiés

Les services réguliers locaux (SRL) de bus

Les services réguliers locaux de bus constituent un ensemble de lignes conçues pour offrir une mobilité à l'échelle locale et ainsi répondre aux besoins de transport de proximité des habitants. Ces lignes s'inscrivent dans une logique de complémentarité avec le réseau principal de bus et reposent le plus souvent sur une délégation de compétence d'IDFM vers les territoires ou les communes. D'un territoire à l'autre la tarification pour emprunter ces lignes peut varier, allant de la gratuité à la tarification francilienne d'Île-de-France Mobilités. Il existe actuellement une soixantaine de lignes locales dans la métropole.

Ces lignes sont ouvertes à tous et ne constituent pas des services dédiés spécifiquement aux seniors. Toutefois, les dessertes proposées correspondent

généralement aux déplacements de proximité réalisés régulièrement par les seniors qui apprécient également le fait d'emprunter une ligne locale réalisée par un personnel navigant régulier.

Les enquêtes menées sur les usagers des SRL font en effet mention d'un taux élevé d'usagers seniors sur certaines de ces lignes. C'est notamment le cas du Clamibus, une navette inter-quartiers de Clamart, dont la répartition des populations le jour de l'enquête fait mention d'environ 37 % de retraités (et 29 % d'actifs, 20 % de scolaires, 7 % d'étudiants et 7 % autres). Il existe d'ailleurs pour cette ligne un abonnement, le Pass'Local, mis en place par Vallée Sud - Grand Paris, qui permet aux habitants de Clamart, de Fontenay-aux-Roses et de Malakoff de plus de 60 ans³ de profiter gratuitement du Clamibus (ainsi que du Petit Fontenaisien et de l'Hirondelle) à l'année.



L'Hirondelle, rue Béranger (Malakoff)



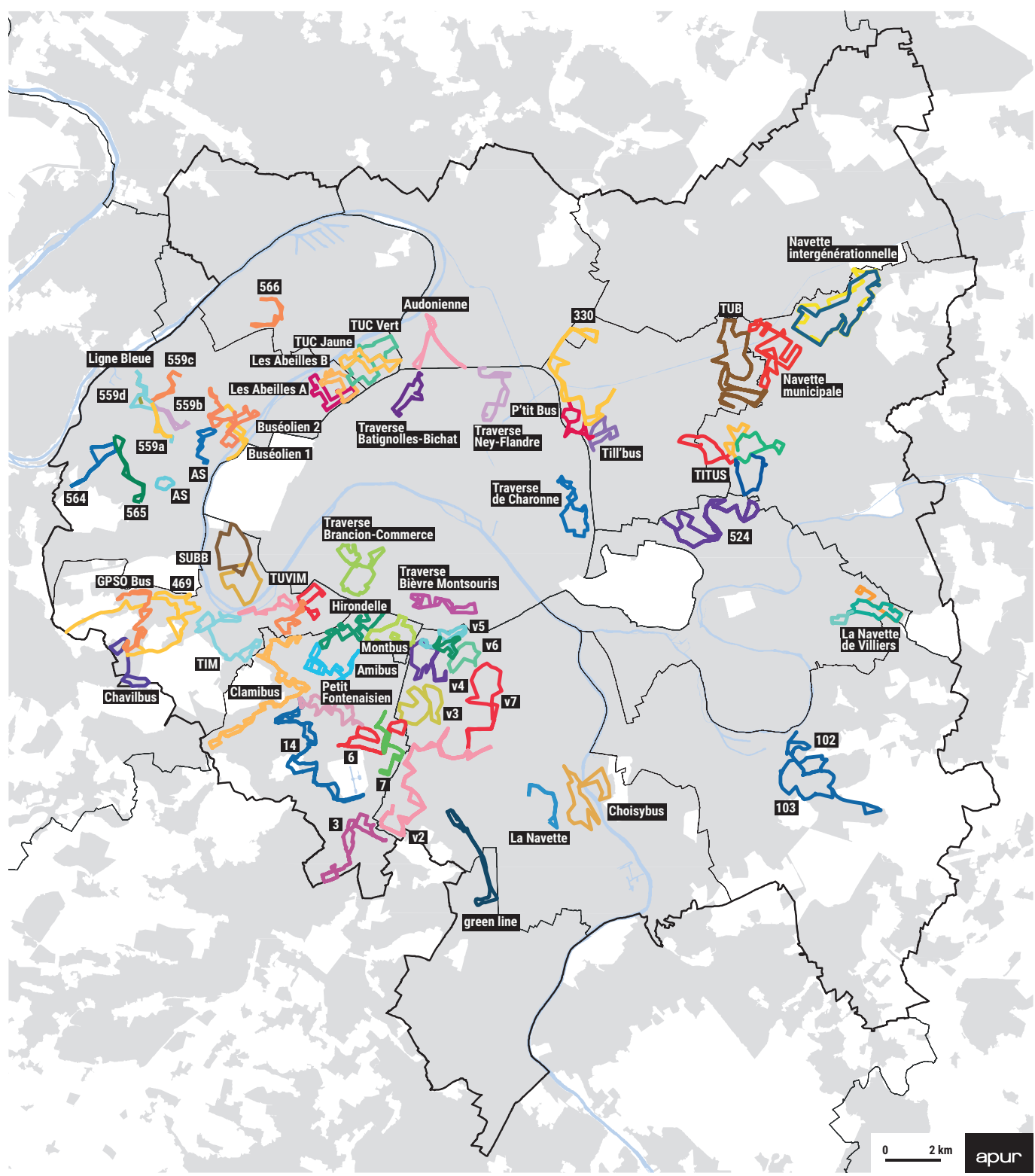
La traverse de Charonne, av. Gambetta (Paris 20e)

À Paris, ces lignes sont appelées « Traverses » et sont au nombre de 5 :

- la Traverse Bièvre Montsouris (13^e et 14^e arrondissements),
- la Traverse Brancion-Commerce (15^e arrondissement),
- la Traverse Batignolles-Bichat (17^e et 18^e arrondissements),
- la Traverse Ney-Flandre (18^e et 19^e arrondissements),
- la Traverse de Charonne (20^e arrondissement).

Elles sont cofinancées par la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités et exploitées par deux transporteurs, la RATP et B.E. Green.

3 – Ainsi qu'aux collégiens, lycéens ou étudiants, aux enfants de 4 à 11 ans, aux personnes en situation de handicap, aux demandeurs d'emploi ou bénéficiaires du RSA.



LES SERVICES RÉGULIERS LOCAUX DE BUS DANS LA MÉTROPOLE

Sources : Apur, Clichy, Gentilly, Grand Paris Seine Ouest, Grand-Orly Seine Bièvre, Île-de-France Mobilités, Les Pavillons-sous-Bois, Levallois-Perret, Livry-Gargan, MyBus Sucy-en-Brie, Paris, Puteaux, RATP, Rosny-sous-Bois, Suresnes, Vallée Sud – Grand Paris, Villiers-sur-Marne

Le service Pam francilien

Le service Pam (Pour aider à la mobilité) est un service public de transport collectif à la demande, ayant pour but de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, en situation de handicap ou dépendantes. Il est financé par Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France ainsi que par la Ville de Paris et l'ensemble des départements d'Île-de-France (coût en 2019 : 41 M€).

Il consiste à assurer le transport entre 2 lieux situés sur la voie publique (adresse à adresse) : le conducteur-accompagnateur vient chercher, prend en charge, et dépose l'usager à sa destination. Ce service est disponible tous les jours de la semaine, toute l'année, de 6 h à minuit (de 6 h à 00h30 les vendredis et samedis). Actuellement, à l'échelle de la région Île-de-France, le service compte environ 12 000 usagers actifs qui réalisent chaque année un total de 730 000 trajets. Bien qu'utilisé en majorité (environ 80 %) par des personnes en situation de handicap, le service Pam est également accessible aux personnes âgées diminuées dans leur mobilité.

Actuellement, les conditions et les tarifs d'accès à ce service ne sont pas les mêmes d'un département à l'autre. Toutefois, cette organisation est en train d'évoluer pour devenir un service unique à l'échelle de l'Île-de-France : le Service Pam Francilien. Cette régionalisation, en cours depuis 2023, devrait se caractériser par les avancées suivantes pour les usagers :

- une offre renforcée,
- un règlement régional rénové qui met l'accent sur la qualité de service,
- une nouvelle tarification beaucoup plus attractive pour les usagers,
- une application dédiée.

Après le Val-de-Marne, Paris et l'Essonne, ce sera au tour de la Seine-et-Marne, des Yvelines, des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis d'intégrer le Pam francilien, en 2024, puis le Val-d'Oise, en 2025.

Ce processus va donc transformer le service, en proposant notamment des tarifs plus attractifs pour l'usager, appliqués depuis le 12 juillet 2023. Le prix du trajet le plus court est ainsi passé de 8,20 € à 2 € par exemple. Le financement du service restera le même.



Un véhicule du service Pam Francilien

TARIFS PAR PERSONNE SELON LA DISTANCE DU TRAJET, EN KM (à vol d'oiseau)

0 à < 15 km	2,00 €
15 à < 20 km	3,20 €
20 à < 25 km	4,00 €
25 à < 30 km	5,00 €
30 à < 35 km	6,25 €
35 à < 40 km	7,80 €
40 à < 45 km	9,75 €
45 à < 50 km	12,20 €
50 km et plus	14,00 €

© Apur - Vincent Nouailhat

En 2019, environ **2 000 à 3 000** seniors de la Métropole bénéficient du service Pam pour se déplacer.

Qui pourra utiliser le service Pam francilien ?

Le service Pam francilien sera ouvert :

- Aux résidents de l'Île-de-France exclusivement si :
 - Ils ont une carte de stationnement délivrée par l'office national des anciens combattants (double barre).
 - Ils appartiennent aux catégories Groupe Iso-Ressources (GIR) de niveau 1 à 4.
- Aux résidents du territoire français si :
 - Ils ont une « Carte Mobilité Inclusion » (CMI) portant la mention « Invalidité ».
 - Ils ont une carte d'invalidité (avec un taux d'incapacité de 80 % ou plus) (seulement jusqu'au 31 décembre 2026).

À noter que les personnes qui sont déjà inscrites aux services Pam sur justification d'une carte de stationnement pour personnes handicapées peuvent toujours bénéficier du service jusqu'au 31 décembre 2026.

Le Groupe Iso-Ressources correspond au niveau de perte d'autonomie d'une personne âgée. Il est calculé à partir de l'évaluation effectuée à l'aide de la grille AGGIR (Autonomie Gérontologie Groupe Iso Ressources), par un professionnel. Il existe 6 GIR : le GIR 1 est le niveau de perte d'autonomie le plus fort et le GIR 6 le plus faible.

SIGNIFICATION DU GIR AUQUEL LE DEMANDEUR EST RATTACHÉ

Gir	Degrés de dépendance
Gir 1	Demandeur confiné au lit ou au fauteuil, dont les fonctions mentales sont gravement altérées et qui nécessite une présence indispensable et continue d'intervenants.
Gir 2	Demandeur confiné au lit ou au fauteuil, dont les fonctions mentales ne sont pas totalement altérées et dont l'état exige une prise en charge pour la plupart des activités de la vie courante. Ou demandeur dont les fonctions mentales sont altérées, mais qui est capable de se déplacer et qui nécessite une surveillance permanente.
Gir 3	Demandeur ayant conservé son autonomie mentale, partiellement son autonomie locomotrice, mais qui a besoin quotidiennement et plusieurs fois par jour d'une aide pour les soins corporels.
Gir 4	Demandeur n'assumant pas seul ses transferts mais qui, une fois levé, peut se déplacer à l'intérieur de son logement, et qui a besoin d'aides pour la toilette et l'habillage. Ou demandeur n'ayant pas de problèmes locomoteurs mais qui doit être aidé pour les soins corporels et les repas.
Gir 5	Demandeur ayant seulement besoin d'une aide ponctuelle pour la toilette, la préparation des repas et le ménage.
Gir 6	Demandeur encore autonome pour les actes essentiels de la vie courante.

Source : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1229>

Les seniors et les vélos en libre-service Vélib'

L'EGT a montré que le vélo représente 2 % des déplacements des seniors (et principalement des seniors de moins de 70 ans). Malgré ce faible usage, plusieurs seniors ont mentionné leur intérêt pour l'offre de vélos en libre-service dans l'enquête qualitative 2023.

Créé en 2007, Vélib' Métropole, le service de vélos partagés, est aujourd'hui très présent dans la métropole, comptant 1464 stations, réparties à Paris et dans 61 communes de la métropole, pour une flotte de 19000 vélos, dont 40 % de VAE. En 2022, le service comptait 275 668 abonnés actifs, dont 6 238 seniors (soit 2 % des abonnés).

Durant le mois de mai 2022, 4055 533 trajets ont été réalisés, dont 91 143 par les abonnés seniors (environ 2 %). Les personnes âgées de 65 à 69 ans ont effectué plus de la moitié (55 %) de tous les trajets réalisés par les seniors.

Vélib' propose 3 abonnements, le V-Libre, le V-Plus et le V-Max. Ces deux derniers disposent notamment de tarifs préférentiels à destination des personnes âgées de 60 ans et plus, incitant ces derniers à se déplacer à Vélib'.

L'abonnement **V-Plus Senior, à 2,30 € par mois** (contre 3,10 € par mois pour l'abonnement V-Plus) :

- Trajet avec un vélo mécanique : 0-30 minutes gratuit, puis 1 €/30 minutes au-delà ;

- Trajet avec un vélo électrique : 0-45 minutes 2 €, puis 2 €/30 minutes au-delà.

L'abonnement **V-Max Senior, à 7,10 € par mois** (contre 9,30 € par mois pour l'abonnement V-Max) :

- Trajet avec un vélo mécanique : 0-60 min gratuit, puis 1 €/30 minutes au-delà ;
- Trajet avec un vélo électrique : 0-45 minutes 2 trajets gratuits par jour (puis 2 € / trajet à partir du 3^e trajet), puis 2 €/30 minutes au-delà.

Devenu une composante essentielle du paysage urbain parisien, le Vélib' a largement contribué à l'essor de la pratique du vélo. Bien que les principaux utilisateurs du Vélib' ne soient pas les seniors, les statistiques témoignent de la diversité des personnes bénéficiant de ce service.

En 2022,
Vélib' Métropole
comptait 275 668
abonnés actifs, dont
6 238 seniors (soit
2 % des abonnés).

NOMBRE D'ABONNÉS SENIORS PAR CLASSES D'ÂGE, EN 2022

65 à 69 ans	3 399
70 à 74 ans	1 734
75 à 79 ans	832
80 à 84 ans	206
85 ans et plus	67



© Joséphine Brueder - Ville de Paris



© Apur – David Boureau



© Joséphine Brueder – Ville de Paris





4. SCÉNARIOS PROSPECTIFS POUR LA MOBILITÉ DES SENIORS

Si la diversité des initiatives, des offres et des services actuellement proposés répond, parfois de manière ponctuelle, aux besoins de mobilité des seniors, leur pérennisation et adaptation constitue un enjeu majeur face à une augmentation des besoins liés au vieillissement de la population.

Afin d'anticiper la manière dont les services existants pourraient être ajustés pour garantir une adéquation avec les demandes croissantes, il est apparu utile de réaliser un exercice prospectif de quantification des flux de déplacements associés.

C'est l'objet de ce chapitre qui dresse un portrait prospectif de la mobilité des seniors à l'horizon 2040, en s'appuyant sur des scénarios de mobilité prenant en compte les hypothèses de vieillissement de la population réalisées par l'Insee à cet horizon et un changement des comportements plus ou moins important.

Les scénarios prospectifs étudiés s'appuient 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). Les analyses précédentes menées sur l'EGT et les réponses collectées lors de l'enquête Apur du printemps 2023 ayant montré des disparités en fonction du département de résidence, chaque scénario est travaillé à l'échelle départementale. Les projections établies distinguent donc :

- 3 classes d'âge : la population comprise entre 5 et 64 ans, les personnes de 65 à 79 ans et les personnes de 80 ans et plus ;
- 4 départements de résidence : Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne.

Afin d'estimer différentes situations prospectives et d'objectiver l'impact de différents paramètres, 4 scénarios ont été réalisés :

- Un premier scénario à pratiques de mobilités constantes, visant à identifier uniquement l'impact du vieillissement de la population à l'horizon 2040, si les pratiques de mobilité des seniors restent stables par rapport à celles identifiées dans l'EGT 2020 (le nombre de déplacements réalisés quotidiennement ainsi que la répartition modale) ;
- Un deuxième scénario prenant en compte une hausse de l'usage des transports collectifs, cohérent avec les projets engagés de développement de l'offre de transports en commun (nouveau métro du Grand Paris, prolongement de lignes existantes, développement de l'offre tramway) et avec les objectifs du Plan de Mobilités d'Île-de-France ;
- Un troisième scénario prenant en compte une hausse de l'usage des transports collectifs ainsi qu'une augmentation de la pratique du vélo ;
- Un quatrième scénario intégrant un rééquilibrage des pratiques en petite couronne, visant à réduire les inégalités territoriales liées à l'isolement et à l'usage des modes décarbonés.

Ces scénarios sont détaillés dans les paragraphes suivants et ont été définis en cohérence avec les objectifs des documents directeurs stratégiques à l'œuvre sur le territoire métropolitain : Plan Climat Air Énergie Métropolitain, Plan Vélo Métropolitain, Plan des mobilités en Île-de-France et Plan de Mobilités territoriaux dont le Plan de Mobilités parisien.

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.

POPULATION 2019 PAR DÉPARTEMENT ET PAR CLASSE D'ÂGE

	Paris	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne
5 à 64 ans	1 691 525	1 271 715	1 315 210	1 102 094
65 à 79 ans	262 680	168 130	145 373	144 788
80 ans et plus	109 802	78 327	52 893	64 970

Source : Insee RGP2019

PROJECTIONS DE POPULATION EN 2040 PAR DÉPARTEMENT ET PAR CLASSE D'ÂGE

	Paris	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne
5 à 64 ans	1 515 210	1 273 186	1 327 084	1 102 237
65 à 79 ans	277 477	210 059	200 036	191 644
80 ans et plus	167 895	114 869	89 524	103 817

Source : Insee projections scénario tendanciel

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

DÉTAIL DES 4 SCÉNARIOS MODÉLISÉS ET DE LEURS HYPOTHÈSES DE CONSTRUCTION

	Hausse des transports en commun	x 3 déplacements à vélo	Rattrapages territoriaux
Scénario 1 – Pratiques de mobilités constantes			
Scénario 2 – Hausse des transports collectifs	Objectif IDF 2030 : + 200 000 déplacements en transports en commun (PDUIF)		
Scénario 3 – Hausse des transports collectifs + augmentation de l'usage du vélo	Déclinaison des objectifs à l'échelle MGP (Apur) : + 0,7 pts sur la part modale des transports collectifs pour les déplacements des 5 – 65 ans	x 3,2 sur le volume de déplacements à vélo réalisé par les 5 – 65 ans x 1,2 sur le volume de déplacements à vélo réalisé par les 65 – 79 ans	
Scénario 4 – Mise en place de politiques territoriales de rééquilibrage dédiées à la mobilité des seniors	+ 0,35 pts sur la part modale des transports collectifs pour les déplacements des seniors		Rééquilibrage par rapport à la moyenne de petite couronne : • de la mobilité individuelle des 2 catégories de seniors • des parts modales bus et marche

4.1

Scénario 1

Vieillissement de la population et pratiques de mobilités constantes

Le premier scénario, à pratiques de mobilités constantes, 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.

Ce scénario prend en compte les évolutions de population estimées par l'Insee à l'horizon 2040 pour chacune des classes d'âge étudiées. La mobilité individuelle reste stable pour chaque classe d'âge, ainsi que la répartition

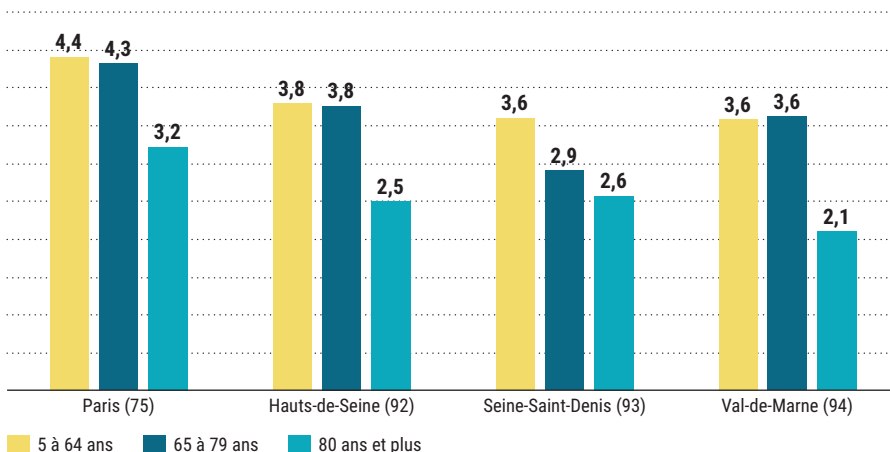
modale. Cette hypothèse de stabilité est commune aux 3 premiers scénarios modélisés.

Dans ce scénario, les 1 355 000 seniors résidant dans la métropole en 2040 pourraient générer plus de 4 310 000 déplacements, soit 920 000 déplacements supplémentaires 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.

En 2020, les déplacements des seniors représentaient 14 % du volume de déplacements réalisés quotidiennement. En 2040, d'après ce scénario, les hypothèses de vieillissement de la population indiquent qu'ils pourraient réaliser 18 % du total des déplacements réalisés quotidiennement. Les seniors pourraient représenter environ 20 % des usagers de la marche à pied, de la voiture, des taxis et des bus et tramway.

MOBILITÉ INDIVIDUELLE PAR DÉPARTEMENT DE RÉSIDENCE ET CLASSE D'ÂGE



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



© Apur

	2020	2030	2040
Mobilité individuelle moyenne des seniors	3,5	3,45	3,41
% de seniors dans la population	15 %	18 %	20 %
Nombre de déplacements des seniors	3 393 816	3 960 882	4 311 344

SCÉNARIO 1 – ÉVOLUTION 2020-2040 DU VOLUME DE DÉPLACEMENTS DES SENIORS

Déplacements des seniors	TOTAL	Train Métro	Bus et Tram	Voiture personnelle	Taxi	Deux-roues motorisés	Vélo	Marche	Autre
Déplacements 2020	3 393 816	377 558	290 226	748 760	26 349	13 606	57 017	1 872 131	8 169
Par modale 2020		11 %	9 %	22 %	1 %	0 %	2 %	55 %	0 %
Déplacements 2040	4 311 344	449 757	369 475	987 237	32 160	15 325	73 334	2 372 307	11 750
Par modale 2040		10 %	9 %	23 %	1 %	0 %	2 %	55 %	0 %
Évolution	+ 917 528	+ 72 199	+ 79 249	+ 238 477	+ 5 811	+ 1 718	+ 16 317	+ 500 176	+ 3 581
	+ 27%	+ 19%	+ 27%	+ 32%	+ 22%	+ 13%	+ 29%	+ 27%	+ 44%

À pratiques de mobilités constantes, ce premier scénario montre que le vieillissement de la population conduirait 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.

4.2

Scénario 2

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

Les scénarios 2 est construit afin de prendre en compte les évolutions d'offre et de pratiques déjà engagées. Il permet 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.

Le deuxième scénario étudié 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 devrait avoir un effet significatif, notamment pour 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

SCÉNARIO 2 – ÉVOLUTION 2020-2040 DU VOLUME DE DÉPLACEMENTS DES SENIORS

Déplacements des seniors	TOTAL	Train Métro	Bus et Tram	Voiture personnelle	Taxi	Deux-roues motorisés	Vélo	Marche	Autre
Déplacements 2020	3 393 816	377 558	290 226	748 760	26 349	13 606	57 017	1 872 131	8 169
Par modale 2020		11 %	9 %	22 %	1 %	0 %	2 %	55 %	0 %
Déplacements 2040	4 311 344	456 707	371 792	983 545	32 108	15 298	73 082	2 367 063	11 750
Par modale 2040		11 %	9 %	23 %	1 %	0 %	2 %	55 %	0 %
Évolution	+ 917 528	+ 79 149	+ 81 566	+ 234 784	+ 5 760	+ 1 692	+ 16 065	+ 494 932	+ 3 581
	+ 27%	+ 21%	+ 28%	+ 31%	+ 22%	+ 12%	+ 28%	+ 26%	+ 44%
Rappel évolution scénario 1	+ 917 528	+ 72 199	+ 79 249	+ 238 477	+ 5 811	+ 1 718	+ 16 317	+ 500 176	+ 3 581



Station de Tramway T9 à Vitry-sur-Seine

© Apur - Michaël Silva Gori

méto, l'effet du développement d'une nouvelle offre accessible sera moins significatif que pour les déplacements des moins de 65 ans. De fait, cette hausse se traduit dans ce scénario par une augmentation de 0,35 point de la

part modale des transports collectifs pour les seniors.

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) et 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.

4.3

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, a mon-

tré 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.

SCÉNARIO 3 – ÉVOLUTION 2020-2040 DU VOLUME DE DÉPLACEMENTS DES SENIORS

Déplacements des seniors	TOTAL	Train Métro	Bus et Tram	Voiture personnelle	Taxi	Deux-roues motorisés	Vélo	Marche	Autre
Déplacements 2020	3 393 816	377 558	290 226	748 760	26 349	13 606	57 017	1 872 131	8 169
Par modale 2020		11 %	9 %	22 %	1 %	0 %	2 %	55 %	0 %
Déplacements 2040	4 311 344	456 270	371 628	983 216	32 081	15 212	74 595	2 366 593	11 750
Par modale 2040		11 %	9 %	23 %	1 %	0 %	2 %	55 %	0 %
Évolution	+ 917 528	+ 78 712	+ 81 402	+ 234 456	+ 5 732	+ 1 606	+ 17 577	+ 494 463	+ 3 581
	+ 27%	+ 21%	+ 28%	+ 31%	+ 22%	+ 12%	+ 31%	+ 26%	+ 44%
Rappel évolution scénario 1	+ 917 528	+ 72 199	+ 79 249	+ 238 477	+ 5 811	+ 1 718	+ 16 317	+ 500 176	+ 3 581



Cyclistes quai Henri Pourchassé, à Ivry-sur-Seine

© Apur – David Boureau



Cycliste Place du Marché, à Nanterre

© Apur – David Boureau

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.

4.4

Scénario 4

Un rééquilibrage territorial des pratiques dans la métropole

Le quatrième scénario caractérise une situation dans laquelle des actions sont 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, dont un usage plus important de la voiture par les seniors dans le Val-de-Marne, et un plus faible usage des transports collectifs par les seniors de Seine-Saint-Denis.

De plus, l'EGT de 2020 et l'enquête Apur du printemps 2023 ont fait ressortir des écarts en termes de mobilité individuelle notamment pour les seniors de Seine-Saint-Denis et les plus âgés résidant dans le Val-de-Marne. La proportion de seniors sortant peu ou jamais de chez elle est apparue plus importante parmi les personnes enquêtées résidant en Seine-Saint-Denis que dans les autres départements.

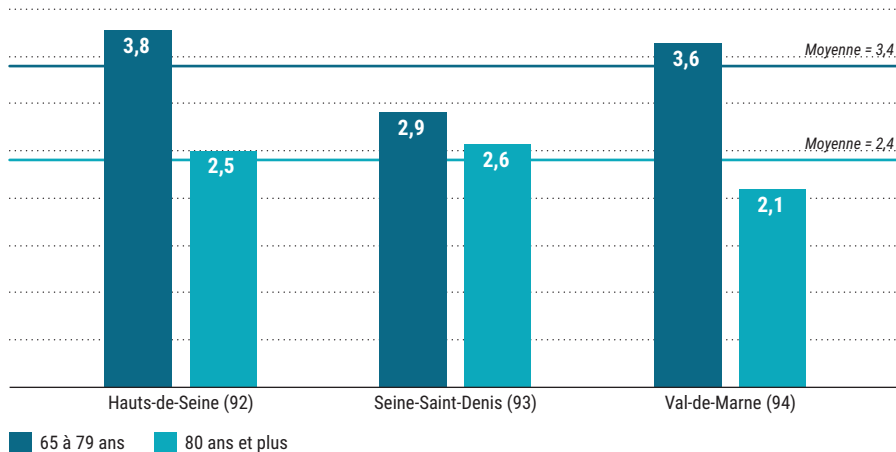
Ce scénario vise à estimer l'impact que pourraient avoir des politiques territoriales permettant un rattrapage de ces pratiques :

- En termes de réduction de l'isolement des seniors : la mobilité individuelle

moyenne (hors Paris) étant de 3,4 déplacements quotidiens pour les seniors entre 65 et 79 ans et 2,4 déplacements quotidiens pour les seniors de 80 ans et plus ; ce scénario modélise l'effet d'un rattrapage de cette moyenne pour les seniors de 65 à 79 ans de Seine-Saint-Denis ainsi que pour les seniors de 80 ans et plus du Val-de-Marne ;

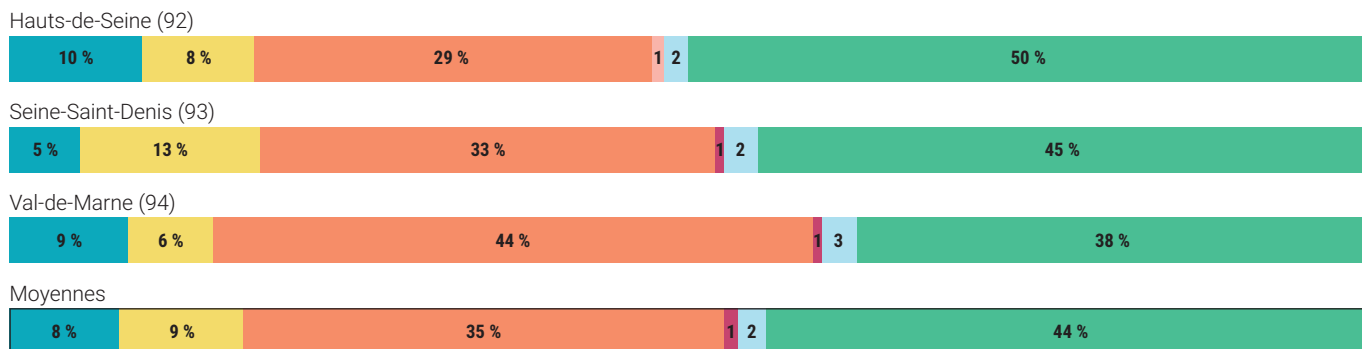
- En termes d'usage de la marche à pied : la part modale moyenne (hors Paris) de la marche à pied étant de 44 % pour les seniors de 65 à 79 ans et 60 % pour les seniors de 80 ans et plus ; ce scénario modélise l'effet d'un rattrapage de cette part modale pour les seniors de 65 à 79 ans du Val-de-Marne et pour les seniors de 80 ans et plus des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ;
- En termes d'usage du bus et tramway : la part modale moyenne (hors Paris) du bus et tramway étant de 9 % pour les seniors de 65 à 79 ans et 7 % pour les seniors de 80 ans et plus ; ce scénario modélise l'effet d'un rattrapage de cette part modale pour les seniors de 65 à 79 ans du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine, ainsi que pour les seniors de 80 ans et plus de Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine.

MOBILITÉ INDIVIDUELLE PAR DÉPARTEMENT DE RÉSIDENCE ET CLASSE D'ÂGE

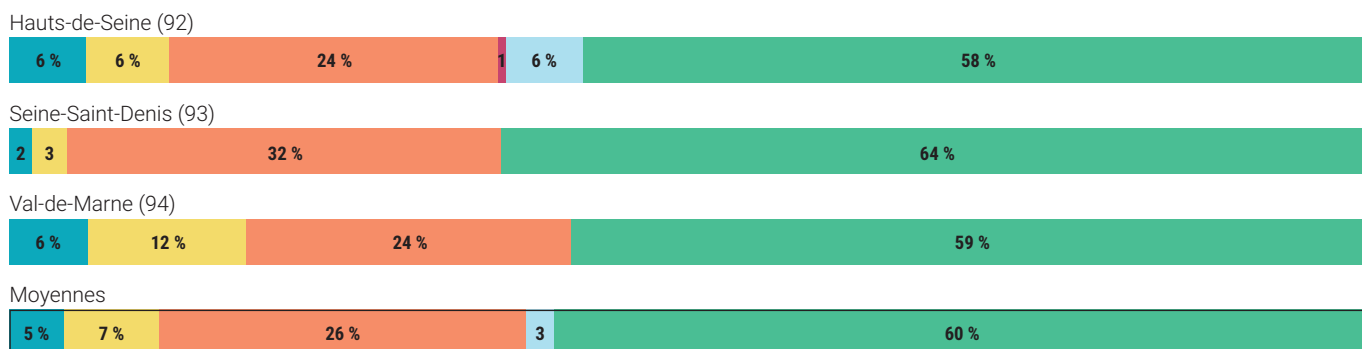


Sources : EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT – traitement Apur

CHOIX MODAUX DES 65-79 ANS



CHOIX MODAUX DES 80 ANS ET PLUS



Legend: Train, métro (dark blue), Bus et tramway (yellow), Voiture (orange), Taxi (red), Deux-roues motorisé (light orange), Vélo (light blue), Marche (green), Autres (grey)

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

Ces simulations montrent que des politiques locales visant à maintenir la mobilité des seniors à un niveau moyen dans les secteurs où les seniors sortent le moins et sont les plus isolés, permettraient de maintenir la mobilité individuelle moyenne des seniors à 3,51 déplacements quotidiens en moyenne, soit un niveau équivalent à la situation en 2020, malgré le vieillissement de la population.

	2020	2030	2040
Mobilité individuelle moyenne des seniors	3,5	3,56	3,51
% de seniors dans la population	15 %	18 %	20 %
Nombre de déplacements des seniors	3 393 816	4 076 522	4 440 693

SCÉNARIO 4 – ÉVOLUTION 2020-2040 DU VOLUME DE DÉPLACEMENTS DES SENIORS

Déplacements des seniors	TOTAL	Train Métro	Bus et Tram	Voiture personnelle	Taxi	Deux-roues motorisés	Vélo	Marche	Autre
Déplacements 2020	3 393 816	377 558	290 226	748 760	26 349	13 606	57 017	1 872 131	8 169
Par modale 2020		11 %	9 %	22 %	1 %	0 %	2 %	55 %	0 %
Déplacements 2040	4 440 693	463 867	426 351	931 651	32 661	15 298	75 727	2 483 148	11 991
Par modale 2040		10 %	10 %	21 %	1 %	0 %	2 %	56 %	0 %
Évolution	1 046 877	86 309	136 125	182 890	6 312	1 692	18 709	611 017	3 822
	31 %	23 %	47 %	24 %	24 %	12 %	33 %	33 %	47 %
Rappel évolution scénario 1	+ 917 528	+ 72 199	+ 79 249	+ 238 477	+ 5 811	+ 1 718	+ 16 317	+ 500 176	+ 3 581

Dans ce 4^e scénario qui intègre une augmentation de la mobilité dans les secteurs où les seniors sortent le moins et rattrapent le niveau des autres territoires, les seniors réaliseraient 1 050 000 déplacements supplémentaires par rapport à 2020 (soit 130 000 déplacements quotidiens supplémentaires par rapport au scénario 1).

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.



© Apur – David Boureau

Piétons boulevard Anatole France, à Saint-Denis



© Apur – JGI

Personnes âgées se promenant sur les bords de Marne, à Champigny-sur-Marne

4.5

Regards croisés et enseignements des scénarios prospectifs

Des seniors plus nombreux et donc plus présents dans les transports et l'espace public en 2040

Le volume de déplacements réalisé par les seniors va nécessairement augmenter, du fait de l'augmentation de la population de 65 ans et plus dans la Métropole. Cela signifie en particulier une augmentation du nombre de seniors marchant à pied dans les rues de la Métropole, ainsi qu'une augmentation du nombre d'usagers seniors des transports en commun et du nombre de déplacements réalisés en voiture, allant à l'encontre des objectifs portés par les stratégies de mobilités à l'échelle de la Métropole du Grand Paris et des territoires qui la composent.

En parallèle, le volume de déplacements réalisé par la population de moins de 65 ans devrait se réduire, puisque la population de cette classe d'âge devrait baisser dans la Métropole à l'horizon 2040 d'après les projections de l'Insee. Les déplacements des actifs étant également impactés par le développement du télétravail, leur volume pourrait se réduire davantage. Avec une baisse comprise entre 5 % et 10 % des déplacements domicile-travail en lien avec le télétravail, on estime que les déplacements tous modes et tous motifs des 5-65 ans pourraient baisser de 1 % à 2 %. De fait, la part des déplacements réalisés par les seniors dans la mobilité

globale pourrait passer de 14 % en 2020 à un volume situé entre 21 % et 23 % en 2040 (selon les effets du télétravail et les politiques en faveur de la mobilité des seniors).

Répondre aux enjeux environnementaux tout en assurant la qualité de vie de seniors

La modélisation des 4 scénarios étudiés a montré que le vieillissement de la population va induire de nouveaux enjeux : accompagner l'augmentation du nombre de seniors dans l'espace public et les transports en commun d'une part, et trouver des leviers pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture afin d'éviter une trop forte augmentation des déplacements individuels motorisés les plus impactant sur l'environnement.

Les scénarios 2 et 3, traduisant les effets des actions déjà engagées et des objectifs planifiés pour 2030, montrent qu'il semble indispensable d'aller plus loin si on veut éviter une augmentation de l'usage de la voiture directement lié au vieillissement de la population métropolitaine.

Le développement de politiques locales en faveur de la mobilité des seniors et de leur usage des modes décarbonés, pris en compte dans le scénario 4, peut

constituer un objectif à atteindre, mais également un premier jalon pouvant être amplifié. Il s'appuie sur un rattrapage territorial par rapport à la moyenne métropolitaine (hors Paris). Une augmentation globale de la mobilité des seniors et une réduction plus forte de l'usage de la voiture pourraient également être considérées au regard des enjeux environnementaux et du bien vieillir.

En particulier, cet enjeu de **report modal des seniors est important pour respecter les objectifs de réduction de trafic routier** exprimés dans les

documents stratégiques métropolitains. Pour y répondre, les leviers d'actions sont pluriels : de **l'aménagement de l'espace public** pour accueillir les seniors piétons qui vont être de plus en plus nombreux (mobilier urbain, sécurisation des trottoirs, 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 et améliorer les qualités de l'offre de bus jugée plus accessible.

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





5. ENJEUX ET PISTES D' ACTIONS POUR ADAPTER LES SERVICES DE MOBILITÉS ET L'ESPACE PUBLIC

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. Même si cette évolution sera progressive, il convient de l'accompagner en répondant aux enjeux liés à la mobilité des seniors dans un contexte général de réduction des impacts environnementaux et de lutte contre l'isolement de ces populations.

Le maintien de la mobilité des seniors est sans conteste un facteur de qualité de vie et de bien vieillir. Face à cette évolution sociétale, le vieillissement de la population va devoir s'anticiper tant dans les politiques sociales que dans les politiques de déplacements et d'espace public et être travaillé de façon plus transversale.

Cinq grands enjeux ont été identifiés pour le Grand Paris qui pourraient être déclinés progressivement en actions dans les années à venir :

- ❶ Le confort et la sécurisation des déplacements de proximité prioritairement à pied ;
- ❷ L'accessibilité des transports publics ;
- ❸ Le déploiement des services de transport pour les moins mobiles ;
- ❹ L'inclusion des seniors dans la cité, la lutte contre la sédentarité et l'isolement, pour la santé et le bien-être des seniors ;
- ❺ La prise en compte des déplacements induits par les services à domicile dans un contexte de virage domiciliaire.





© Jean-Baptiste Gurliat – Ville de Paris

5.1

Le confort et la sécurisation des déplacements de proximité de seniors

Donner plus de place aux piétons

Sécuriser les déplacements de tous les piétons (et non uniquement des seniors) passe par un nécessaire renforcement de leur visibilité dans l'espace public en leur accordant une place clairement définie, et en faisant respecter leur espace dédié. De nombreux seniors ont mentionné des conflits d'usages sur les trottoirs avec d'autres modes rendant difficile, voire risquée la marche à pied. D'autres retours concernaient l'état des trottoirs et du revêtement, parfois in-

compatible avec la marche des seniors les plus vulnérables.

Donner plus de place aux piétons passe par :

- la création de nouveaux hectares d'espaces piétons d'ici 2030 et 2040, en déployant de nouvelles Zones de Rencontre, en piétonnant de nouvelles rues, en élargissant les trottoirs ;
- le développement de piétonisations temporaires ou événementielles et en étendant le dispositif de type « Paris Respire » ;

Rappel des principaux éléments du diagnostic

Les déplacements de proximité sont les plus nombreux parmi les déplacements réalisés par les seniors. Les déplacements ayant une portée de moins de 1,5 km représentent 64 % des déplacements que réalise cette population dans le Grand Paris¹. Encourager la marche constitue une nécessité aussi bien environnementale qu'en termes de santé publique.

Si la marche est le premier mode de déplacement utilisé par les seniors (pour 55 % de leurs déplacements), ils sont nombreux à exprimer une gêne ou un sentiment d'insécurité lors de cette pratique.

Plus de 50 % des accidents à pied mortels dans le Grand Paris concernent un senior.

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) et il apparaît nécessaire de leur faire une place dans l'espace public pour assurer la qualité et la sécurité de ces déplacements.

¹ – Sources : 1 EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT.



Seniors se déplaçant dans l'espace public à Créteil



© Apur – David Boureau

- la création d'itinéraires de promenade paysagers connectant les parcs ;
- l'entretien de ces espaces ;
- l'amélioration de la signalétique des rues, par exemple par la présence des plaques de rues dans le Grand Paris facilitant l'orientation des piétons.

Élever les standards de qualité, de sécurité et de confort des espaces piétons

L'aménagement de l'espace public n'est pas toujours pensé pour les plus vulnérables et les standards mis en œuvre pas toujours adaptés aux seniors. Dans l'objectif d'inciter les seniors à se déplacer à pied pour les déplacements de proximité, il convient d'adapter les standards à leurs contraintes et spécificités, qui peuvent parfois être partagées avec d'autres catégories de la population comme les familles ou les personnes à mobilité réduite. Les axes de réflexion s'articulent autour de :

- **L'apaisement de la circulation motorisée :**
 - En poursuivant le déploiement des stratégies de réduction de la vitesse ; de nombreuses villes dans le Grand Paris généralisent les zones à 30 km/h ;

- En accentuant la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation (mise en œuvre de la Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris et de la Zone à Faibles Émissions métropolitaine).

- **L'amélioration de la sécurité et du confort des traversées piétonnes pour tendre vers une disparation du nombre d'accidents :**

- En élargissant les trottoirs, permettant de limiter les longueurs de traversées ;
- En aménageant des îlots piétons confortables sur les traversées piétonnes les plus longues ;
- En créant des traversées piétonnes supplémentaires pour que les distances à parcourir entre deux passages piétons ne soient pas trop longues ;
- En prenant en compte la vitesse de marche des personnes âgées comme base de référence pour la programmation des traversées piétonnes et en allongeant les temps de traversées quand cela est nécessaire ;
- En multipliant les feux sonores et chemins de guidage pour les personnes déficientes visuelles ;

- En expérimentant de nouveaux dispositifs sonores ou tactiles facilitant les traversées de passages piétons ;
- En supprimant progressivement le stationnement dans une bande de 5 mètres en amont et en aval des passages piétons afin d'améliorer la covisibilité entre véhicules circulant sur la voie et piétons traversant la chaussée comme le recommande la loi d'Orientation des Mobilités.

• **La mise en œuvre d'un objectif tendant vers une ville 100 % accessible et zéro freins à la pratique de la marche pour les seniors :**

- En améliorant la marchabilité des trottoirs avec une attention particulière au choix du revêtement, à leur état et aux contraintes de pentes ;
- En systématisant un diagnostic d'accessibilité en amont de toute opération d'aménagement sur l'espace public et en réservant une part du budget de toute opération d'aménagement sur l'espace public à la mise en accessibilité ;
- En favorisant les expérimentations de nouvelles solutions d'aménagements et dispositifs innovants en faveur de l'accessibilité de l'espace public ;

- En portant une attention toute particulière aux infractions sur les trottoirs (stationnement sauvage, circulation ou terrasse non autorisées, etc.).

• **Le développement d'une bonne articulation entre les aménagements cyclables et piétons :**

- En identifiant et réduisant les situations de conflits d'usages entre piétons et cyclistes ;
- En aménageant les pistes cyclables sur la chaussée et en signalant la présence des vélos par l'emploi de matériaux tactilement et visuellement différents et/ou par un léger dénivelé, lorsque la piste cyclable est à hauteur de trottoir et accolée au cheminement piéton ;
- En supprimant progressivement les pistes cyclables présentes sur trottoir.



Personne aidant un senior à traverser

Adapter la ville aux enjeux climatiques

Les seniors étant une catégorie de population particulièrement sensible aux aléas climatiques et en particulier aux fortes chaleurs, il est indispensable d'intégrer la résilience et le confort climatique dans les aménagements réalisés d'ici 2040. Cela passe notamment par :

• L'amélioration du confort climatique et la création de parcours fraîcheurs :

- En végétalisant les trottoirs, afin de garantir des déplacements piétons dans les meilleures conditions (au frais et à l'ombre) ;
- En élargissant les heures d'ouvertures de certains parcs et jardins, lieux de repos et de fraîcheur, durant l'été et lors des périodes de canicule (en partie réalisé à Paris depuis quelques années) ;
- En améliorant les conditions de marchabilité et d'accessibilité des berges de Seine, des canaux, de la Marne...

• La multiplication des lieux de détente confortables et calmes sur l'espace public :

- En accélérant le déploiement de bancs et d'assises le long des conti-

nuités piétonnes, afin de créer des espaces de repos, de détente et d'échanges pour les piétons ;

- En poursuivant le déploiement de fontaines d'eau potable, brumisateurs, sanisettes et autres services à la marche ;
- En poursuivant le déploiement d'ombrières, là où la végétalisation n'est pas possible ;
- En agissant pour la réduction des nuisances sonores en ville, notamment en réduisant la vitesse à 30 km/h sur les voies où ce n'est pas encore le cas, en œuvrant pour le renforcement des normes d'émissions sonores des deux-roues motorisés.



5.2 | L'accessibilité des transports publics

Les actions à engager s'articulent autour de trois thématiques :

- **Poursuivre la mise en accessibilité du réseau :**

- Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts, stations et gares de transport en commun dans le Grand Paris (tramway, bus, batobus, RER, métro, etc.) ;
- Assurer le bon fonctionnement des équipements (escalators, ascenseurs, etc.) en stations et en gares ;
- Garantir une solution alternative en cas de dysfonctionnement ;
- Renforcer le confort (abris anti-intempéries, présence d'assises, d'information voyageurs fiable et en temps réel, etc.) ;

- Assurer l'accessibilité entre la station et le matériel roulant, afin de faciliter la montée et la descente des usagers ;
- Poursuivre le remplacement du matériel roulant vieillissant par des équipements récents confortables et accessibles (veiller notamment aux places assises et disponibles pour les usagers vulnérables).

- **Rendre attractifs les transports collectifs en améliorant la qualité de l'offre :**

- Assurer une fréquence régulière sur chaque ligne ;
- Renforcer le confort à bord et dans les espaces d'attente (assises, protection aux aléas climatiques, augmenter le nombre de places assises

Rappel des principaux éléments du diagnostic

L'accessibilité dans les transports en commun pour les personnes en situation de handicap qui progresse peu à peu sert également le confort ressenti par les seniors qui les utilisent. C'est un levier pour encourager l'usage des transports en commun dans un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les travaux menés depuis plusieurs années ont déjà permis l'amélioration de l'accessibilité des transports en commun, mais des actions sont à poursuivre afin de renforcer cette dynamique. En outre, 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 la situation, notamment en proche couronne. La

tâche demande une mobilisation forte des opérateurs du point de vue technique, mais également financier, notamment du fait des contraintes liées à la mise en accessibilité d'un réseau historique s'inscrivant dans un territoire dense.

Le réseau du métro parisien reste difficile à mettre en accessibilité, notamment pour les gares en souterrain et pour les correspondances dont les couloirs sont ponctués de nombreuses marches. Un objectif atteignable à plus court terme est de cibler la mise en accessibilité des lignes de surface (bus et tramway) qui sont les modes privilégiés par les seniors au sein des transports collectifs et d'adapter le confort des lignes aux critères des seniors. Ceux-ci peuvent être différents de ceux des populations plus jeunes.



Seniors dans les transports en commun

- accessibles, augmenter l'offre pour réduire la charge à bord...);
 - Former les conducteurs, notamment de bus, à l'accueil d'usagers vulnérables.
- **Améliorer l'accès à l'information pour les seniors :**
- Faciliter l'usage des applications de calculs des itinéraires accessibles à tous, notamment pour repérer les arrêts de bus et limiter les temps d'attente en connaissant l'heure de passage ;
 - Poursuivre le déploiement d'équipements visant à renforcer l'information des voyageurs, dans le but d'améliorer leur expérience en fournissant des informations claires, en temps réels et facilement accessibles, en station et dans les transports ;
 - Assurer la présence d'un personnel d'accueil et de médiation formé et en nombre suffisant en station.



5.3

Le déploiement de services de transport adaptés aux seniors

En réponse à ces défis, trois axes de travail sont identifiés :

- **La poursuite des actions en faveur d'une tarification solidaire dans les transports publics :**

L'objectif des tarifications solidaires est de favoriser la mobilité des usagers les plus vulnérables et de permettre au plus grand nombre de sortir de l'isolement. Encourager de manière efficace la poursuite des différentes offres tarifaires existantes constitue un enjeu primordial pour les acteurs publics. Toutefois, dans un contexte d'augmentation des effectifs de seniors remplissant les conditions

pour bénéficier des aides, il convient de maîtriser les dépenses associées à ces actions.

- **Le renfort et l'amélioration d'une offre de proximité dans le réseau de transport en commun via les Services Réguliers Locaux de bus :**

Ces lignes de proximité offrent aux seniors un accès essentiel aux principaux points de leur quartier ou de leur ville, tout en fournissant un service de transport répondant à leurs besoins. Cependant, certaines de ces lignes rencontrent des difficultés liées à un manque de conducteurs, entraînant

Rappel des principaux éléments du diagnostic

Afin de faciliter la mobilité des seniors, des offres spécifiques, tant au niveau tarifaire qu'en termes de services dédiés, ont été mises en place.

Les personnes âgées peuvent profiter d'une réduction tarifaire significative sur le réseau de transport en commun francilien grâce à la tarification Senior du forfait Navigo Annuel. Par ailleurs, le forfait Améthyste, destiné aux personnes en situation de handicap ou aux retraités (sous conditions de ressources), propose également des tarifs réduits.

Les services réguliers locaux de bus, bien que n'étant pas expressément conçus pour les seniors, sont largement plébiscités par cette catégorie de la population. En effet, ces lignes répondent généralement aux besoins de déplacements

de proximité fréquemment effectués par les seniors. Enfin, le service public de transport à la demande Pam francilien, constitue une aide précieuse pour les personnes âgées en perte d'autonomie.

En mettant en place ces différentes offres et services, l'objectif est de faciliter la vie quotidienne des seniors en matière de déplacement. En outre, l'enquête Apur du printemps 2023 a montré que les seniors ayant les plus bas revenus sont également ceux qui rencontrent le plus de difficultés et de freins pour se déplacer. En particulier, ils sont nombreux à mentionner l'impact de la baisse de leur niveau de revenu et de l'augmentation du coût de la vie sur leurs déplacements.



La traverse de Charonne (Paris 20^e)



Le guide utilisateur Pam francilien

une détérioration de la qualité du service, notamment des temps d'attente parfois excessifs entre les navettes. Il est donc crucial de maintenir ces lignes en activité, d'améliorer leur qualité de service et de les étendre à l'ensemble du territoire métropolitain, en particulier à l'est et au nord de la métropole. Ces services locaux constituent également un levier de diffusion de l'offre structurante à l'ensemble du territoire, par exemple pour faciliter l'accès aux gares et stations du réseau lourd.

« Ce qui remonte des échanges avec les exploitants et avec les usagers seniors, c'est une attente forte de ces derniers autour de la qualité de service. Les Services Réguliers Locaux de bus faisant office de service de proximité, les chauffeurs sont souvent attirés aux lignes, ils connaissent les personnes âgées, ils adoptent une conduite souple pour éviter par exemple des démarrages trop brusques, etc. Les personnes âgées ont besoin de ce confort. Mais la crise du recrutement des chauffeurs de bus dégrade parfois cette qualité de service. »

**Directrice de la mobilité
de Grand Paris Seine Ouest**

• L'offre de service Pam francilien :

Dans un contexte de régionalisation, assurer la pérennité du Pam francilien apparaît comme un enjeu essentiel. Garantir une qualité de service optimale, en réduisant le nombre de courses annulées et en poursuivant les efforts de simplification du processus de réservation émergent comme des impératifs majeurs.

La régionalisation du service a engendré une diminution du prix pour les usagers, avec par exemple une réduction du tarif du trajet le plus court de 8,20€ à 2€. Alors que le nombre d'usagers du service est susceptible d'augmenter dans les années à venir, notamment en raison de cette tarification plus attractive mais également du vieillissement de la population, le financement de l'offre et la préservation d'une qualité de service satisfaisante vont constituer des préoccupations majeures pour la pérennité du service.

5.4

Mobilité, santé et bien-être : lutte contre la sédentarité et l'isolement des seniors

La lutte contre la sédentarité constitue un enjeu de santé publique quel que soit l'âge. Cela est d'autant plus prégnant pour les populations âgées pour qui les déplacements diminuent de façon progressive ou plus brutalement, en cas d'accidents de la vie ou de maladie. À titre illustratif, la marche constitue une des actions les plus fréquentes dans le domaine du sport-santé, à savoir le sport adapté aux personnes souffrant de maladies chroniques (en affections de longue durée).

Plus largement, la pratique du vélo, de la marche ou de la course forme un levier de prévention en matière de santé publique : plus on marche, moins on est gênés pour marcher ; plus on pratique le vélo, moins cela est difficile et plus on le

fera longtemps malgré l'âge...

Le bien- vieillir passe dès lors par le fait de vieillir en bonne santé. La santé constitue le premier frein mis en avant par les répondants à l'enquête Apur du printemps 2023. À la question « qu'est-ce qui vous a fait changer vos habitudes de déplacements ? », la moitié des répondants (46 %) indique la santé et le vieillissement. De même, à la question « quelles raisons limitent ou empêchent vos déplacements ? », la réponse « un handicap ou un problème de santé » arrive en tête, avec 41 % des seniors répondants mentionnant ce motif.

En complément, des enjeux d'isolement sont fréquemment mis en avant par les acteurs experts du vieillissement et de l'accompagnement

Selon l'enquête globale de transports de 2020, plus d'un senior du Grand Paris sur dix (13%) ne s'est pas déplacé le jour d'enquête, 28% indiquent être gênés dans leur déplacement et la fréquence des déplacements diminue fortement avec l'âge, avec un âge pivot autour de 80 ans.

L'enquête Apur du printemps 2023 souligne quant à elle que plus d'un tiers (36%) des répondants seniors du Grand Paris éprouve des difficultés dans leurs déplacements (25%

de façon occasionnelle, 11% de façon permanente), avec des disparités sociales et territoriales importantes. Les seniors de Seine-Saint-Denis sont 41% à déclarer rencontrer des difficultés pour se déplacer, contre 26% des seniors du Val-de-Marne par exemple.

Ces résultats mettent en évidence les liens entre âge, santé et mobilité, ainsi que plusieurs défis liés à la lutte contre la sédentarité et contre l'isolement.



© Apur – David Bourreau

des seniors. Preuves en sont les conséquences dramatiques de la canicule de 2003 en termes de décès de seniors ou encore les différentes études de l'association des Petits frères des pauvres ces dernières années². Parmi les préconisations et demandes des répondants à l'enquête Apur du printemps 2023, la lutte contre l'isolement est ressortie comme une priorité, passant par des propositions autour de l'accompagnement aux sorties, du lien social ou encore du partage de l'espace public. De même, l'enquête « Capital social et résilience dans le Grand Paris » publiée début 2024 par l'Apur montre qu'une part significative des seniors se sent seul et souffre de la solitude. Or, l'isolement est lié également au niveau de mobilité ou de contrainte sur les mobilités. Les seniors les plus précaires sont les plus contraints et dès lors les plus isolés. Les besoins en matière de lutte contre l'isolement sont d'ampleur. En effet, parmi l'ensemble des personnes de 65 ans ou plus qui vivent à domicile dans la Métropole du Grand Paris en 2019, 39 % vivent seules. Ce taux atteint 52 % pour celles de 80 ans ou plus, soit 147 800 personnes.

Ces enjeux posent plus largement la question de l'inclusion des personnes âgées dans la ville. Agir sur l'amélioration

des mobilités des seniors, c'est finalement agir pour leur inclusion.

Installer un banc dans l'espace public, c'est faciliter le cheminement des personnes âgées pour qui les déplacements piétons longs nécessitent des temps d'arrêts, mais c'est aussi agir sur un mobilier urbain favorable à la rencontre, au dialogue et donc au lien social. De même, lever les contraintes tarifaires associées aux déplacements, c'est permettre que les seniors rencontrent plus souvent leurs proches, participent à davantage d'événements, s'investissent dans plus d'organismes (associations de solidarités, activités physiques et sportives, loisirs et culture...).

Dans ce contexte, plusieurs 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. Sans être exhaustif, on pourra citer quelques actions qui illustrent différentes façons dont les seniors peuvent être accompagnés dans leurs mobilités :

- **Paris en compagnie** est une association créée en 2019 mobilisant une communauté de citoyens mobilisés pour

2 – [530 000 personnes âgées en situation de mort sociale en France ! \(petitsfreresdespauvres.fr\)](https://petitsfreresdespauvres.fr)

soutenir la mobilité des seniors et lutter contre leur isolement. Il est proposé aux personnes âgées de 65 ans ou plus d'être gratuitement accompagnées dans leurs déplacements du quotidien par des bénévoles. 2 200 aînés étaient inscrits en 2022 aux activités de l'association, avec une moyenne d'âge de 83 ans, principalement des femmes (80 % des inscrits). Quatre types d'accompagnements sont proposés par l'association au travers de ses volontaires : des sorties loisirs, des accompagnements médicaux, des accompagnements administratifs et des appels de convivialité, tous les jours de l'année. 9112 accompagnements gratuits ont été réalisés en 2022 (sorties loisirs, médicales, administratives...) et 1022 personnes ont participé à des rencontres organisées par l'association la même année (visites de musées, rencontres théâtrales, visites guidées, dîners solidaires, ateliers de découverte...)³.

- L'association **Les Petits frères des pauvres** est spécialisée dans la lutte contre l'isolement des personnes âgées de plus de 50 ans en situation de précarité. Cela passe par des visites de volontaires à domicile ou en hébergement, mais aussi par des actions collectives ou des voyages favorisant les sorties des seniors isolés de leur domicile ou établissement. Autre exemple, à Pantin, une auto-école propose aux seniors accompagnés par l'association de monter à l'arrière de leurs voitures pour leurs déplacements de proximité.
- Le programme national **Intergénéreux** d'Unis-Cité, association organisant les missions de service civique de plusieurs milliers de jeunes de 16 à 25 ans chaque année en France, organise des visites à domicile de jeunes auprès de seniors à domicile ou en établissements, et propose de les accom-

3 – Source : [Rapport d'activité 2022](#) de l'association



© Unis-Cité – Benjamin GUNTHER



© Unis-Cité – Benjamin GUNTHER



© Unis-Cité – Benjamin GUNTHER



© EHPAD GALIGNANI



© EHPAD GALIGNANI

pagner dans la sortie de leur domicile au travers d'activités culturelles ou de loisirs collectives.

- **Wimoov**, association du Groupe SOS, se donne pour mission de lutter contre la précarité en termes de mobilité et de favoriser une mobilité inclusive. Leur offre s'adresse à tous les âges, mais peut être adaptée au public senior dans le cadre de diagnostics mobilité, de transports à la demande et d'accompagnements personnalisés à la levée des freins à la mobilité. En 2022, l'association crée le Cercle des partenaires engagés afin de partager les expertises sur les mobilités des seniors et d'expérimenter de nouvelles modalités d'accompagnement.
- **Les Compagnons du Voyage**, association créée par la SNCF et la RATP en 1993, propose un service d'accompagnement aux seniors lors de leurs déplacements en transports en commun ou à pied. D'autres forums proposent la mise en relation de compagnons du voyage afin de lutter contre l'appréhension de certains seniors et de les soutenir dans leurs déplacements.

- **La plateforme Ogenie** du Groupe SOS permet de trouver des associations proches de chez soi, dont des services de navettes à disposition des seniors, parmi une offre plus large dédiée aux personnes âgées.

- **L'Agirc-Arrco déploie le programme « sortir plus »** à destination des 75 ans et plus depuis une dizaine d'années, avec plus de 56 000 bénéficiaires en France. Une enveloppe autour de 450 euros par an et par personne est proposée, quel que soit le lieu de domicile, sans condition de ressources, pour des sorties accompagnées. Cette action de l'Agirc-Arrco complète d'autres dispositifs favorisant en particulier l'adaptation des logements et favorisant le maintien à domicile (transferts du lit à la chaise, mise en place de chemins lumineux, téléassistance, prévention des chutes...), ainsi que des propositions culturelles, comme les campagnes « voilà l'été, si on bougeait », balades culturelles pendant l'été (2 h par semaine pour des groupes d'environ 35 personnes).



© EHPAD GALIGNANI

5.5

L'accompagnement des politiques de maintien à domicile

96 % des personnes de 65 ans ou plus de la Métropole vivent à leur domicile et seules 4 % résident au sein d'hébergements ou de résidences spécifiques (Ehpad, résidences autonomie, résidences services seniors...). Entre 65

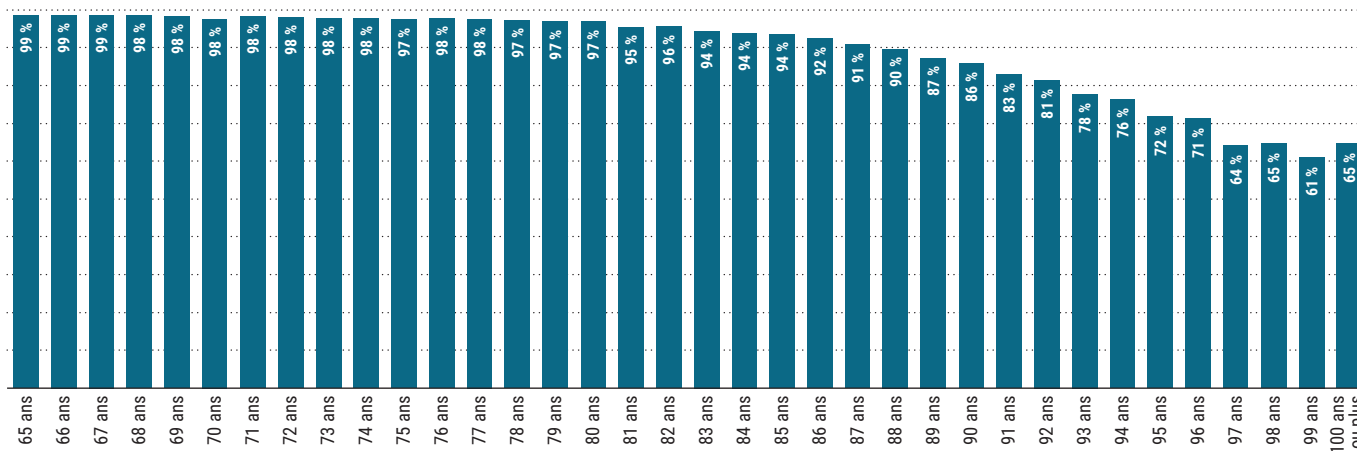
et 79 ans, la part de personnes vivant à domicile est très stable et proche de 100 %. Celle-ci décroît ensuite progressivement à partir de 80 ans mais reste élevée : plus de 60 % des personnes de 95 ans et plus vivent seules à domicile.

Dans la Métropole du Grand Paris, 96 % des personnes de 65 ans ou plus vivent à leur domicile, 39 % vivent seules.



Infirmier à domicile

PART DES PERSONNES DE 65 ANS OU PLUS RÉSIDANT À DOMICILE DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS SELON LEUR ÂGE



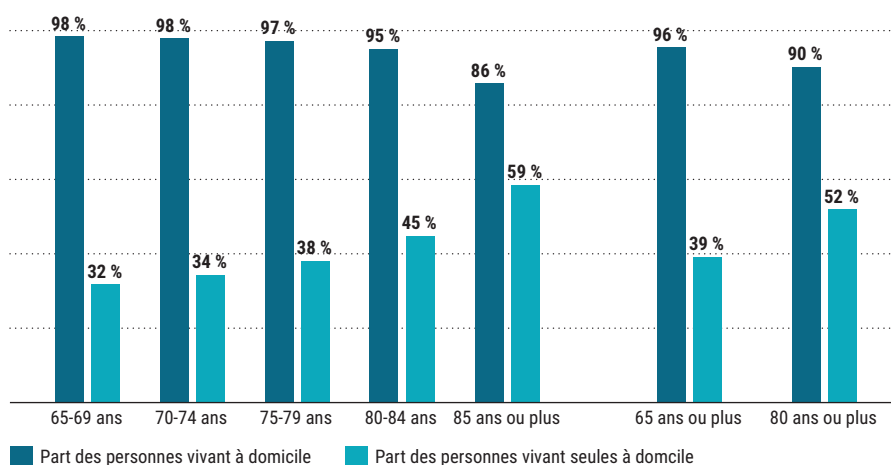
Source : Insee, recensement 2019, traitement Apur

RÉPARTITION DU NOMBRE DE PERSONNES DE 65 ANS OU PLUS VIVANT À DOMICILE SELON LE TYPE DE LOGEMENT

	Dans un pavillon	Dans un immeuble collectif	Vivant à domicile	Part des personnes de 65 ans ou plus vivant dans un pavillon
Paris	4 254	351 332	355 586	1 %
Hauts-de-Seine	43 357	189 680	233 037	19 %
Seine-Saint-Denis	70 985	113 955	184 939	38 %
Val-de-Marne	65 726	129 845	195 571	34 %
Communes du 91 et 95	18 772	14 341	33 113	57 %
Métropole du Grand Paris	203 094	799 153	1 002 246	20 %

Source : Insee, recensement 2019, traitement Apur

PART DES PERSONNES DE 65 ANS OU PLUS VIVANT À DOMICILE DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS



Source : Insee recensements 1999 et 2019

Selon l'enquête Apur du printemps 2023, **un quart (26 %) des répondants disent recourir régulièrement à un service à domicile**. Cette proportion est plus élevée dans les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne (37 % et 29 % des répondants) et moindre en Seine-Saint-Denis (14 % des répondants).

Le service auquel les seniors ont recours le plus fréquemment est l'aide au ménage (63 %), suivie du portage de courses (12 %) et des soins médicaux et infirmiers (12 %). Le recours augmente avec les difficultés de déplacement.

Les soins à la personne et le portage de repas sont ceux qui génèrent le plus de déplacements dans la semaine, car ils peuvent être quasi-quotidiens. À l'inverse, l'aide au ménage est sollicitée seulement une à deux fois par semaine.

D'après les bénéficiaires de ces services, les professionnels se rendent à leur domicile en majorité en transports en commun (53 %), en modes actifs (21 %) ou en voiture (21 %), mais les pratiques sont très variables d'un département à l'autre. À Paris, l'usage des transports en commun représente 68 % des réponses et le tramway ou le métro 36 % à eux seuls ; la voiture ne concerne que 4 % des réponses. L'usage de la voiture semble largement majoritaire en Seine-Saint-Denis (60 %) et fréquent dans le Val-de-Marne (34 %). Le bus est fréquemment utilisé dans les Hauts-de-Seine (39 %). Les modes actifs (et en particulier la marche) ne représentent qu'environ 20 % des réponses, à l'exception de la Seine-Saint-Denis où ils sont peu utilisés (10 %).

Ces données démographiques mettent en évidence l'importance de l'accompagnement du maintien à domicile, solution privilégiée par une grande majorité des seniors et par les pouvoirs publics dans le cadre du « virage domiciliaire » plus large qui concerne à la fois les personnes âgées et les personnes malades pour qui des solutions sont proposées à domicile plutôt qu'en établissements (hospitalisation à domicile, soins à domicile...).

Le vieillissement à domicile implique une adaptation des logements et, lorsque l'autonomie diminue, la mise en place de services adaptés. On pense alors aux services d'aide à domicile (SAAD, portages de repas organisés par les centres communaux d'action sociale, pédicurie ou coiffure à domicile...), tout autant qu'aux services de soins à domicile (SIAAD, SPASAD).

Ces services engendrent des déplacements pour les 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 constitue dès lors un axe de travail significatif pour les années à venir.** Or, que ce soit

pour les professionnels se rendant au domicile des personnes âgées ou pour les seniors eux-mêmes, la question des mobilités demeure souvent un impensé. Dans les Schémas départementaux à destination des seniors, la mobilité est souvent mentionnée sous le prisme de la tarification des transports publics, des services de transport à la demande (notamment Pam), de la lutte contre l'isolement, voire de lutte contre la sédentarité, davantage que comme un enjeu de transition écologique et de développement territorial.



Aide à domicile en résidence (Paris 15^e)

© Jean-Baptiste Gurliat - Ville de Paris

Services à domicile et établissements spécialisés pour personnes âgées, quelques chiffres

À l'échelle du Grand Paris, plus de 700 sont décomptés fin 2021 et leur nombre augmente d'année en année :

- **112 services de soins infirmiers à domicile (SSIAD)** intervenant auprès des personnes âgées ou en situation de handicap pour coordonner les parcours de soins et interventions médicales ou paramédicales,
- **581 services d'aide et d'accompagnement à domicile (SAAD)** assurant des prestations ménagères ou d'aide à la vie quotidienne des personnes âgées ou en situation de handicap,
- **14 services polyvalents d'aide et de soins à domicile (SPASAD)** qui regroupent les services et missions de SSIAD et SAAD.

En complément de cette offre permettant le maintien à domicile, les établissements accueillant le public âgé, dépendant ou non, sont également en développement. La Métropole du Grand Paris compte plus de 620

résidences autonomie et établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (Ehpad) en 2021, habilités ou non à l'aide sociale, représentant près de 56 000 places installées. Les résidences autonomies sont majoritaires, représentant 46 % des établissements à destination des personnes âgées. Les Ehpad habilités à l'aide sociale⁴ représentent 32 % de ces mêmes établissements et ceux non habilités à l'aide sociale 22 %. Cette offre est amenée à croître en réponse à l'augmentation du nombre et de la part de la population âgée. Chaque établissement est lui aussi vecteur de déplacements pour les professionnels y exerçant mais aussi pour les familles et les proches rendant visite aux résidents.

4 – Les établissements habilités à l'aide sociale rentrent dans le dispositif d'aide sociale à l'hébergement (ASH) prenant en charge tout ou partie des frais liés à l'hébergement d'une personne âgée en établissement ou chez un accueillant familial. Cette aide est versée par les départements.

ÉTABLISSEMENTS ET PLACES INSTALLÉES À DESTINATION DES PERSONNES ÂGÉES DANS LA MÉTROPOLÉ DU GRAND PARIS

	Métropole du Grand Paris*	75 Paris	92 Hauts-de-Seine	93 Seine-Saint-Denis	94 Val-de-Marne
Nombre d'EHPAD habilités aide sociale	197	49	75	41	26
<i>Nombre de places installées en EHPAD habilités aide sociale</i>	22 994	6 260	7 979	5 101	3 005
<i>Nombre de places pour 100 personnes âgées de 75 ans ou plus</i>	4,7	3,7	6,7	6,0	3,0
Nombre d'EHPAD non habilités aide sociale	138	25	35	24	46
<i>Nombre de places installées en EHPAD non habilités aide sociale</i>	13 861	2 300	3 597	2 522	4 785
<i>Nombre de places pour 100 personnes âgées de 75 ans ou plus</i>	2,8	1,4	3,0	3,0	4,8
Nombre de places en EHPAD habilités et non habilités aide sociale	36 855	8 560	11 576	7 623	7 790
<i>Nombre de places pour 100 personnes âgées de 75 ans ou plus</i>	7,5	5,0	9,7	9,0	7,9
Nombre de résidences autonomie	286	134	48	40	53
<i>Nombre de places installées en résidences autonomie</i>	18 998	7 048	3 299	3 348	4 483
<i>Nombre de places pour 100 personnes âgées de 75 ans ou plus</i>	3,9	4,1	2,8	3,9	4,5
Nombre d'établissements (EHPAD + résidences autonomie) dans la Métropole du Grand Paris	621	208	158	105	125
<i>Nombre de places (EHPAD + résidences sociales) dans la MGP</i>	55 853	15 608	14 875	10 971	12 273
<i>Nombre de places pour 100 personnes âgées de 75 ans ou plus</i>	11,4	9,2	12,5	12,9	12,4

* Incluant les 7 communes du Val d'Oise et d'Essonne

Source : FINESS - 2021, Insee - RP 201, traitement Apur

CONCLUSION

Adapter la ville au vieillissement de la population

Le vieillissement de la population engagé en France et particulièrement dans la Métropole du Grand Paris depuis la fin des années 1990 se poursuit. Avec 33 % de seniors en plus à horizon 2040 par rapport à 2019 dans la métropole, une personne sur cinq sera âgée de plus de 65 ans. Ce vieillissement pose des enjeux sur l'offre de soins, sur le logement, sur l'accompagnement social et sur les mobilités. C'est pourquoi, l'Atelier a souhaité dans le cadre de son programme partenarial 2023-2024 documenter déjà l'ampleur du vieillissement et évaluer son impact sur le volet mobilités.

Avec le vieillissement de la population, ce sont plus de personnes âgées à pied qui vont évoluer dans l'espace public et dans les transports en commun, mais également plus de déplacements en voiture qui seront réalisés par ces personnes et par les aidants. Ce diagnostic prospectif peut aider à anticiper les besoins de demain et contribuer aux réflexions pour faire évoluer les habitudes de mobilité des seniors.

Outre les actions qui pourront être menées pour favoriser l'usage des modes décarbonés par les seniors et leurs aidants, on peut imaginer que les personnes ayant eu l'habitude de marcher, faire du vélo ou prendre les transports en commun avant 65 ans continueront à le faire ensuite. Les actions menées pour favoriser les déplacements de proximité et l'usage des modes décarbonés par l'ensemble de la population auront nécessairement un impact sur la mobilité des seniors en 2040.

Financer, former et recruter pour accompagner les seniors

L'accompagnement du bien vieillir dans le Grand Paris nécessite un renforcement des métiers de services. Concernant la mobilité, l'enjeu du financement des offres et services de mobilités dédiés aux personnes âgées et à leurs aidants se pose (augmentation des recours aux tarifs et offres dédiées, poids dans les finances départementales). Il s'inscrit dans un contexte d'augmentation générale du coût de la vie et est indispensable pour éviter de renforcer les inégalités sociales liées au vieillissement.

La lutte contre l'isolement des seniors, le maintien à domicile, l'accompagnement et le recours à du personnel physique dans les transports représentent des coûts qui pourraient également augmenter et font appel à des métiers confrontés aux difficultés de recrutement car difficiles, peu valorisés, et bénéficiant de salaires peu attractifs.

L'étude réalisée par l'Apur marque une première étape inédite en analysant quantitativement l'évolution de la population et ses conséquences sur les réseaux de transport et l'espace public.

L'enquête réalisée auprès des seniors au printemps 2023 a apporté des éléments qualitatifs sur les freins et attentes des seniors pour leurs mobilités.

Les scénarios prospectifs et leviers d'actions ont été partagés lors des comités de suivis impliquant nos partenaires et 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).



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



Note de synthèse

Impact du vieillissement de la population sur les mobilités dans le Grand Paris

DIAGNOSTIC ET VISION PROSPECTIVE DE LA MOBILITÉ DES SENIORS

Dans la Métropole du Grand Paris, le vieillissement de la population est déjà engagé et devrait se poursuivre. À l'horizon 2040, près d'un habitant de la métropole sur cinq aura 65 ans ou plus contre 15 % en 2019 et 13 % en 1999. Dans ce contexte, l'Apur a travaillé sur l'impact du vieillissement de la population sur les services de mobilités afin de faire émerger des enjeux et des 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. Les seniors du Grand Paris réalisent en moyenne 3,5 déplacements quotidiens, majoritairement à pied (55 %), mais cette mobilité diminue avec l'âge et varie également selon les niveaux de revenus.

L'étude dresse ensuite 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. Si les habitudes se maintiennent, ce sont 500 000 déplacements supplémentaires qui seront réalisés en 2040 à pied par les seniors, mais également 240 000 déplacements en voiture chaque jour. Ces travaux permettent d'identifier 5 leviers d'actions pour accompagner le bien vieillir dans la Métropole du Grand Paris et développer les mobilités décarbonées :

- le confort et la sécurisation des déplacements de proximité (51 % des accidents mortels à pied impliquent des seniors),
- l'accélération de la mise en accessibilité des transports publics,
- le soutien à une tarification solidaire et 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.

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 :

