



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



SENIORS ET PRATIQUES DE MOBILITÉ

une analyse de cohortes sur la Métropole Européenne de Lille

RFTM – juin 2022

Mathieu RABAUD, Cerema HdF

Joël MEISSONNIER, Cerema HdF, UMR MATRIS

Crédit : Joel Balcaen

SOMMAIRE

Questionnement

Source de données et
Méthodologie

Limites

Résultats

Conclusion

Questionnement



UNE POPULATION VIEILLISSANTE

En 2016, il y avait en France autant de +60 ans que de -20 ans (25%)

En 2022, les +60 ans représentent 27% de la population

En 2030, ce sera 30%

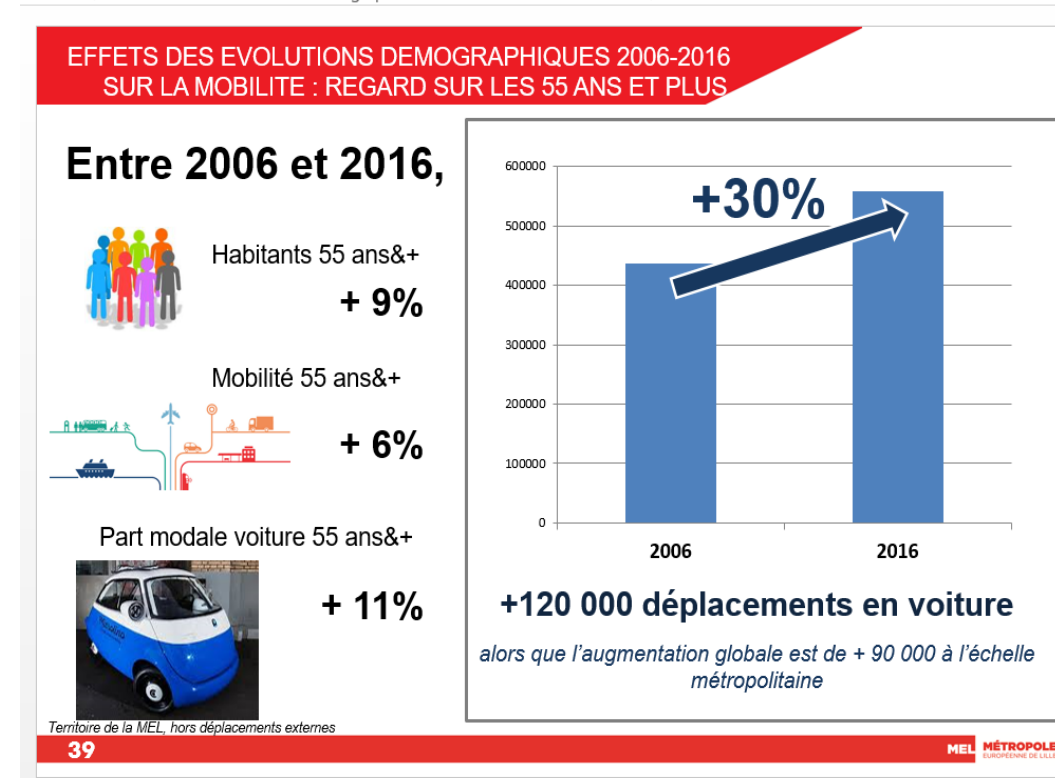
En 2040, 32%...

Source : Insee 2021, projections de population 2021-2070 – hypothèses centrales

QUEL IMPACT SUR LA MOBILITÉ ?

Leurs pratiques de mobilité évoluent
(cf. illustration ci-contre. Source : Métropole Européenne de Lille)

Quelles sont les grandes tendances de ces évolutions, et à quoi peut-on s'attendre pour la suite ?



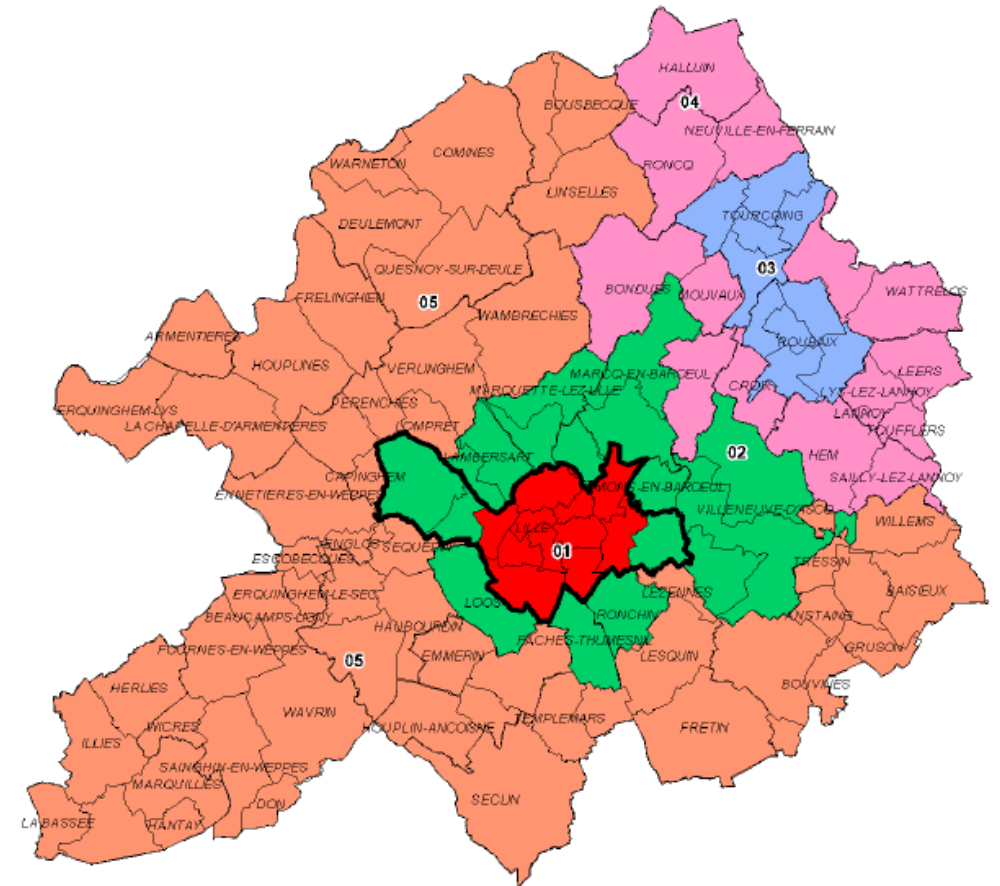
Source de données et méthodologie



LES EMC² DE LA MEL

La Métropole Européenne de Lille a réalisé 5 EMC² (EMD à l'époque) en 1976, 1987, 1998, 2006 et 2016 à chaque fois sur un périmètre correspondant a minima à celui de la MEL en 2016.

Les enquêtes de 1987 à 2016 ont été retenues pour une analyse de cohortes.



- Lille
- Banlieue de Lille
- Roubaix/Tourcoing
- Banlieue de Roubaix/Tourcoing
- Reste de la Métropole Européenne de Lille (MEL)

LE SUIVI DE COHORTES

Une cohorte = un groupe disposant d'une caractéristique qui ne varie pas dans le temps.

Exemple : les couples dont le premier enfant est né en 2019

Ici, on définit des cohortes selon les années de naissance dont l'âge évolue selon l'enquête considérée (1987->2016) :

A : naissance entre 1952 et 1961, les 26-35->55-64 ans,

B : naissance entre 1942 et 1951, les 36-45->65-74 ans,

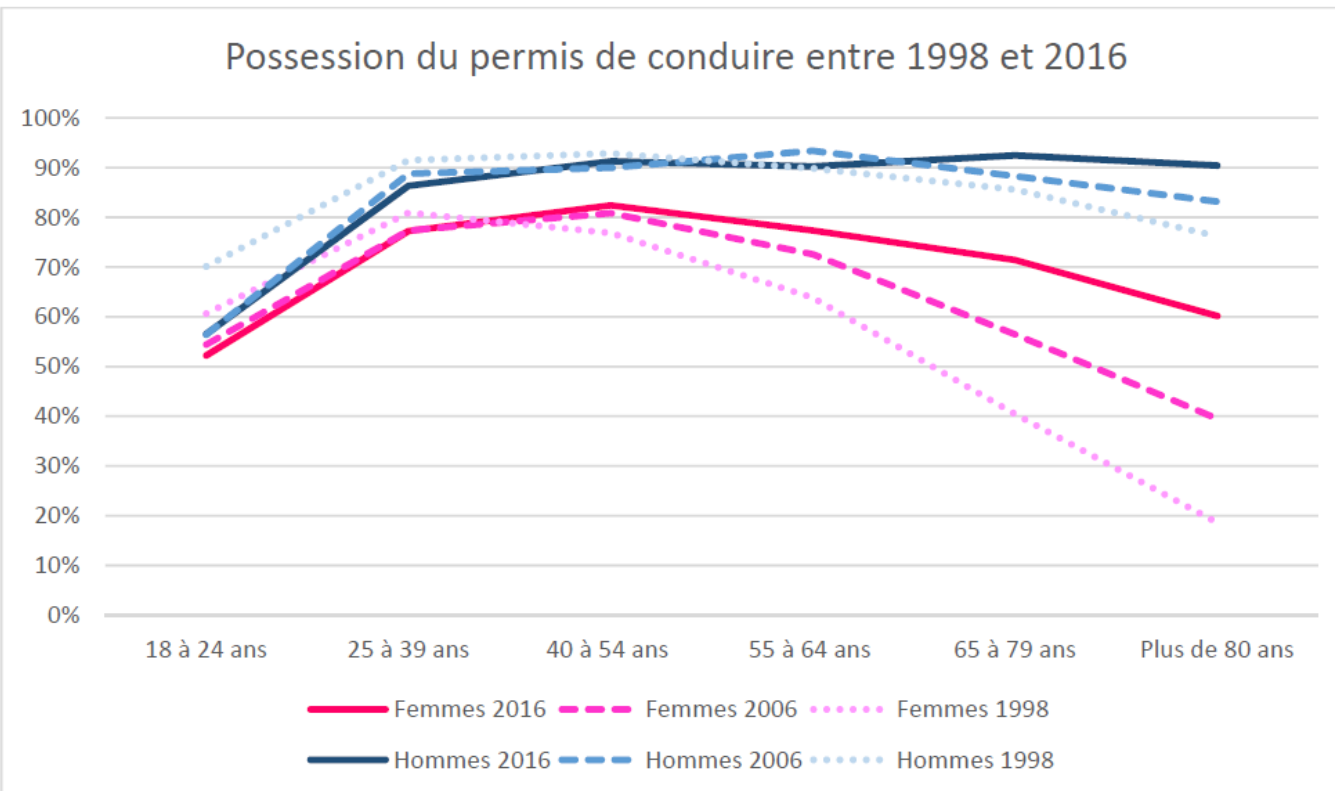
C : naissance entre 1932 et 1941, les 46-55->75-84 ans,

D : naissance entre 1922 et 1931, les 56-65->85-94 ans.

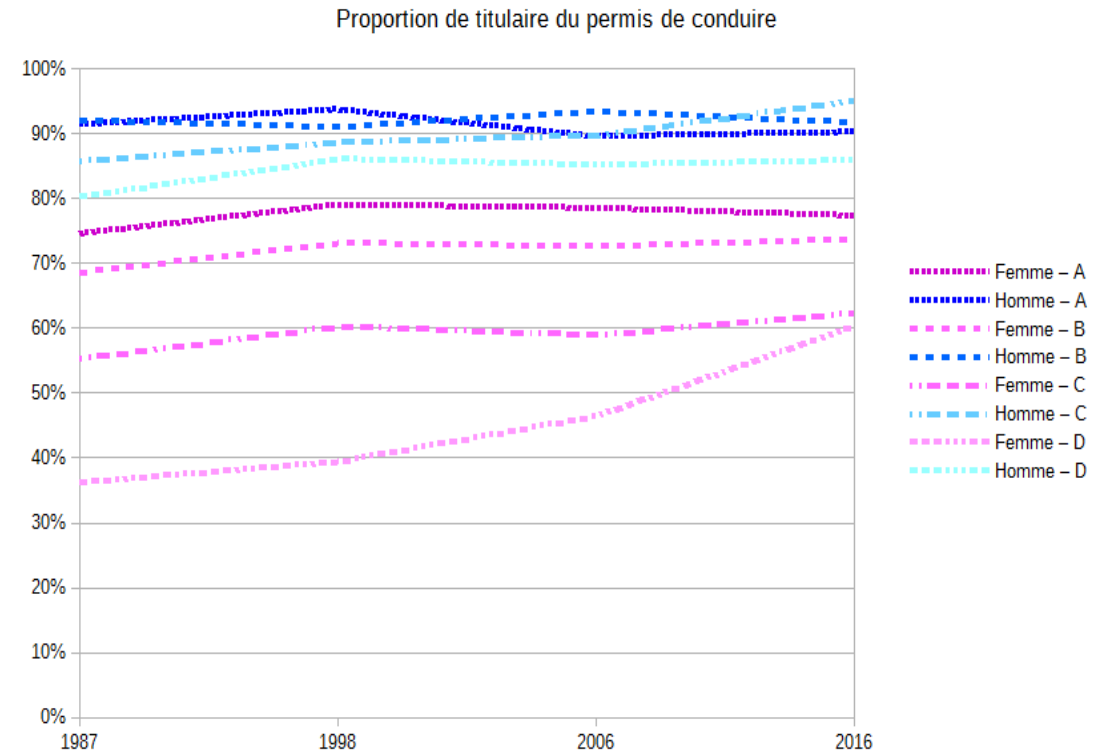
LE SUIVI DE COHORTES

Le suivi de cohorte est une approche différente par rapport aux façons de faire plus classique

Tranche d'âge sur 3 enquêtes :



Cohorte sur 4 enquêtes :



Limites



LES LIMITES DE L'ÉTUDE

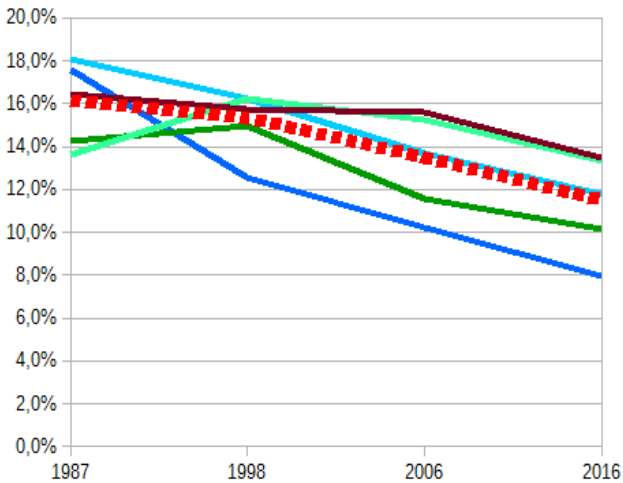
- Seules les personnes **résidant en logement ordinaire** font partie du champ des EMC² => pas de personnes enquêtées résidant en Ephpad ou maison de retraite
- **La significativité** de certains résultats : les cohortes les plus âgées sont peu présentes dans l'enquête la plus récente – il n'y a pas assez d'individus enquêtés pour fournir des résultats fiables statistiquement à un niveau géographique détaillé
- L'âge **n'explique pas à lui seul** toutes les évolutions des pratiques de mobilité sur une trentaine d'année : le territoire, son offre de transport et la société en général ont également évolué
- Les analyses quantitatives ne permettent pas de comprendre tous les phénomènes observés, **une approche qualitative est nécessaire**

Résultats

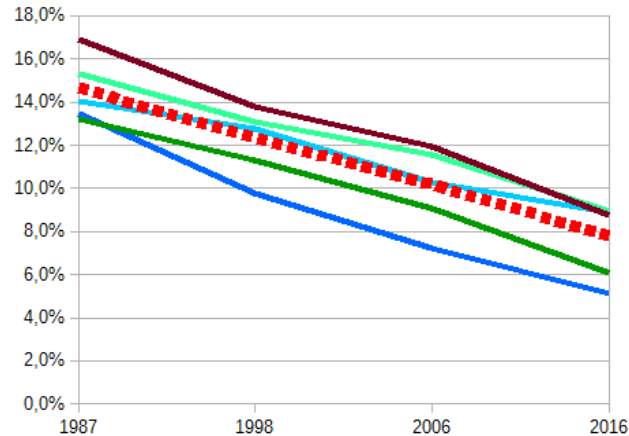


LES « JEUNES » FUIENT LES CENTRES VILLES

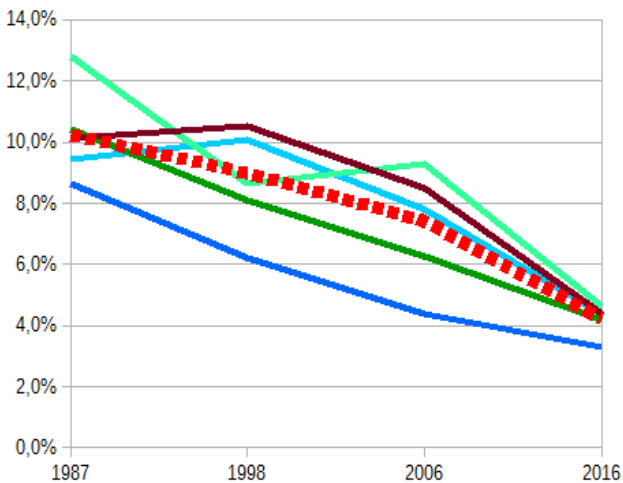
Génération A



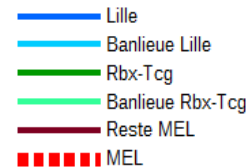
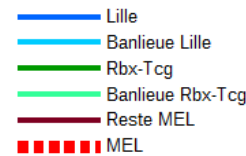
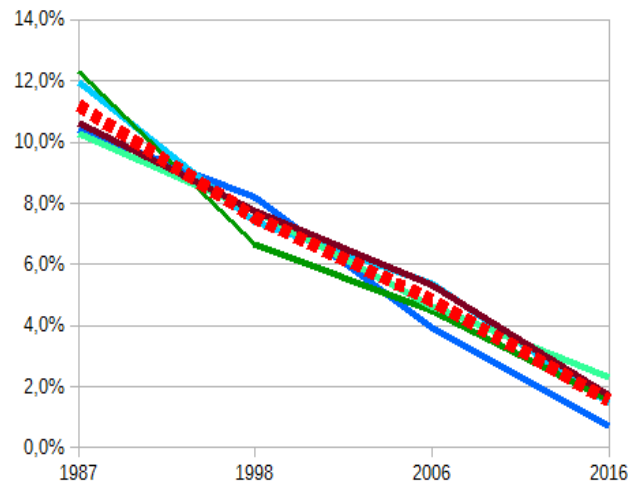
Génération B



Génération C



Génération D



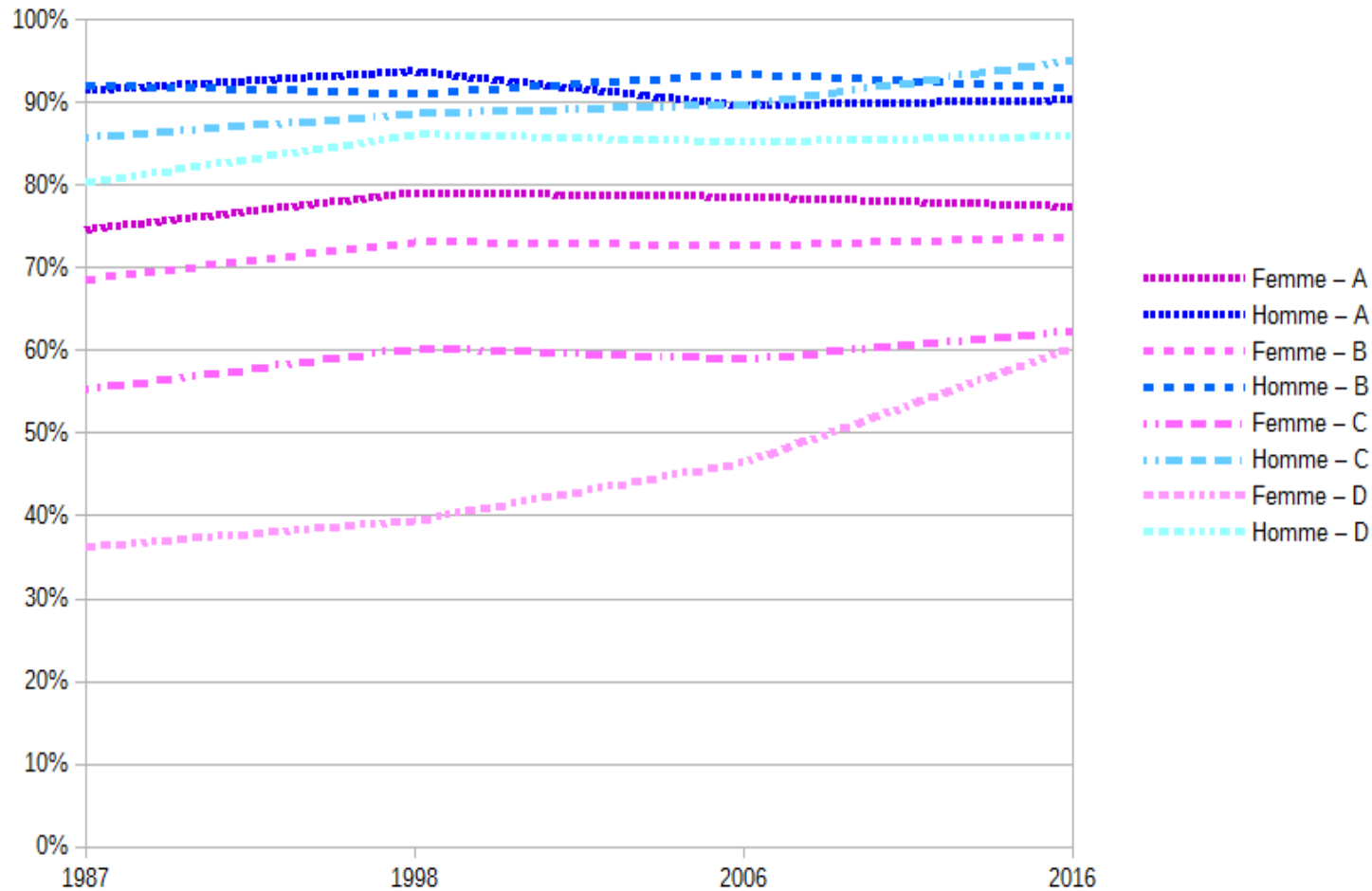
- Les D sont présents partout, sans grands écarts
- Les B et C sont plutôt hors des centres villes
- Les A étaient très présent dans Lille en 1987 puis ont migré dans le périurbain

A : 1952 à 1961
C : 1932 à 1941

B : 1942 à 1951
D : 1922 à 1931

LE PERMIS DE CONDUIRE

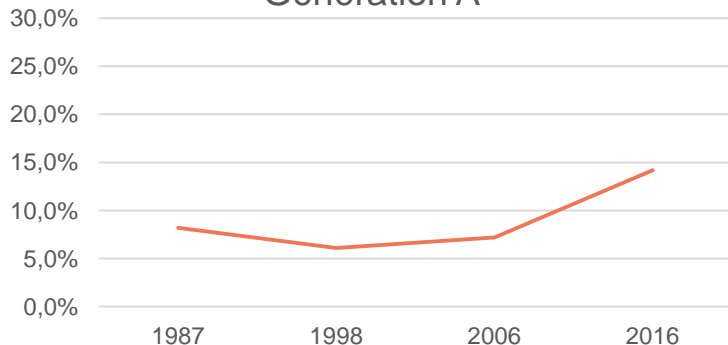
Proportion de titulaire du permis de conduire



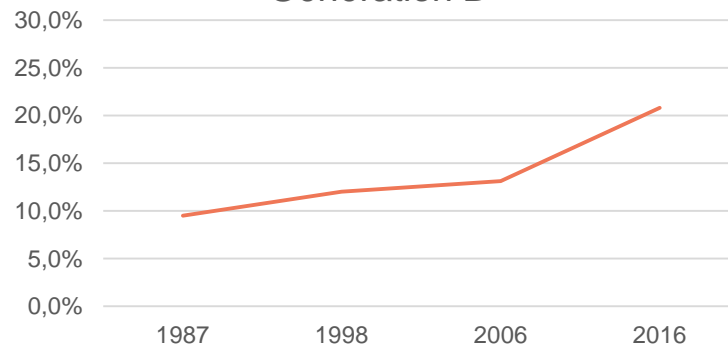
- Les femmes « jeunes » ont de plus en plus le permis
- Chez les hommes, on sature sur les 2-3 générations les plus jeunes
- Proportion de permis chez les femmes D augmente au fil du temps ?
 - Passage (très) tardif du permis...
 - Espérance de vie meilleure pour les titulaires du permis
 - Sortie du champ plus importante chez les non titulaires (EPHAD)
 - Ne se retrouve pas chez les hommes D...

VERS L'IMMOBILITÉ EN 2 ÉTAPES

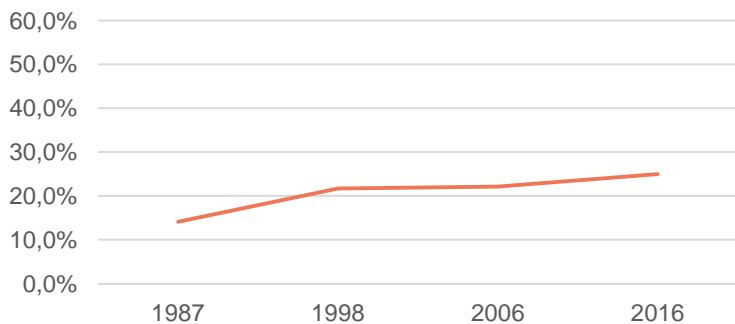
Proportion d'immobiles -
Génération A



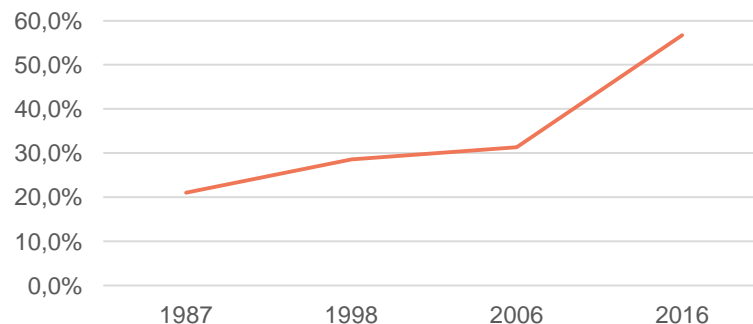
Proportion d'immobiles -
Génération B



Proportion d'immobiles -
Génération C



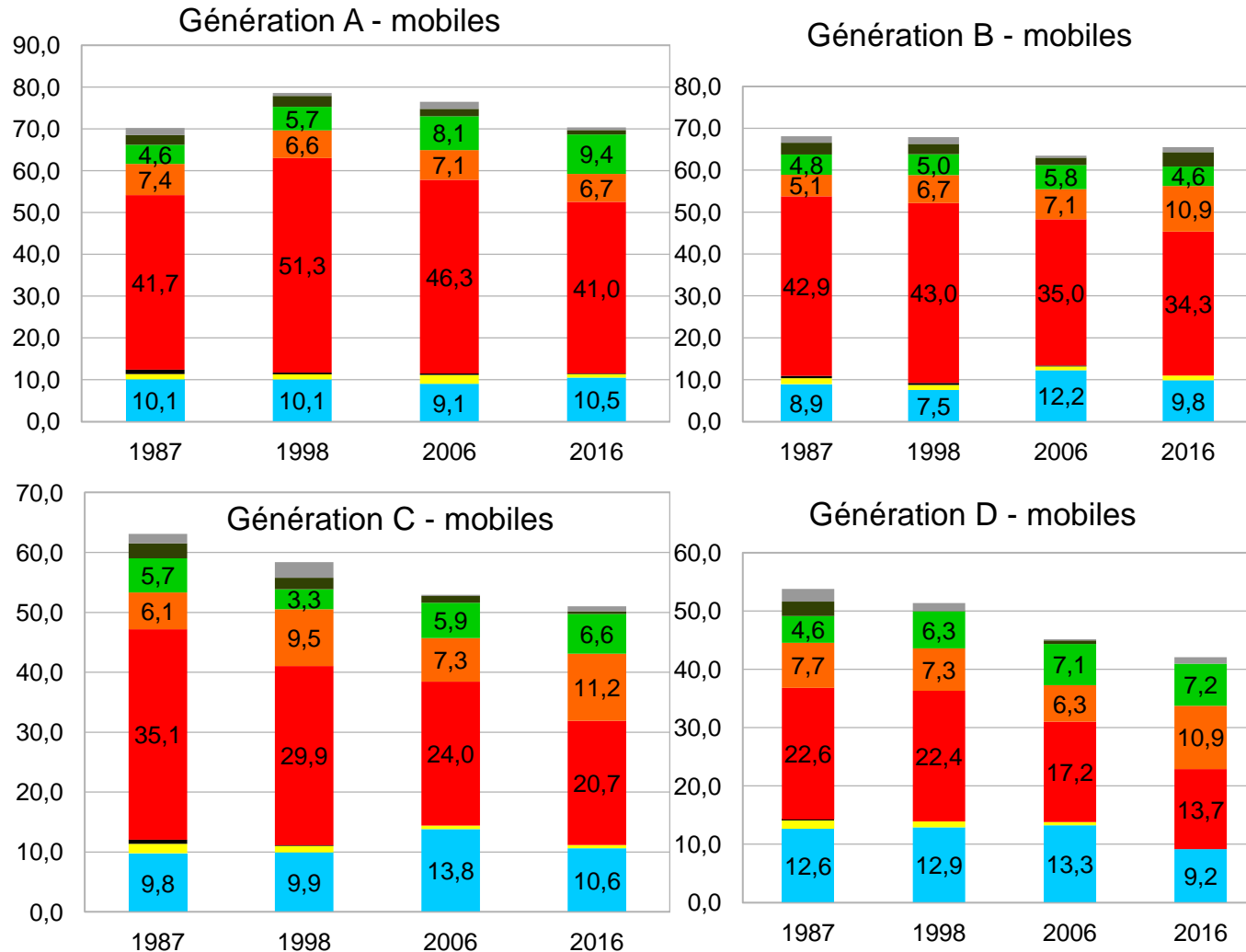
Proportion d'immobiles -
Génération D



- Etape 1 : de 10 à 20% au moment de la retraite (60-65 ans)
- Etape 2 : de 20 à 60%, avec le 4ème âge (vers 85 ans)
- Entre 65 et 85 ans, le taux d'immobile évoluent lentement...

BUDGET TEMPS DES PERSONNES MOBILES

(déplacements internes/échange – en minutes)



A : 1952 à 1961

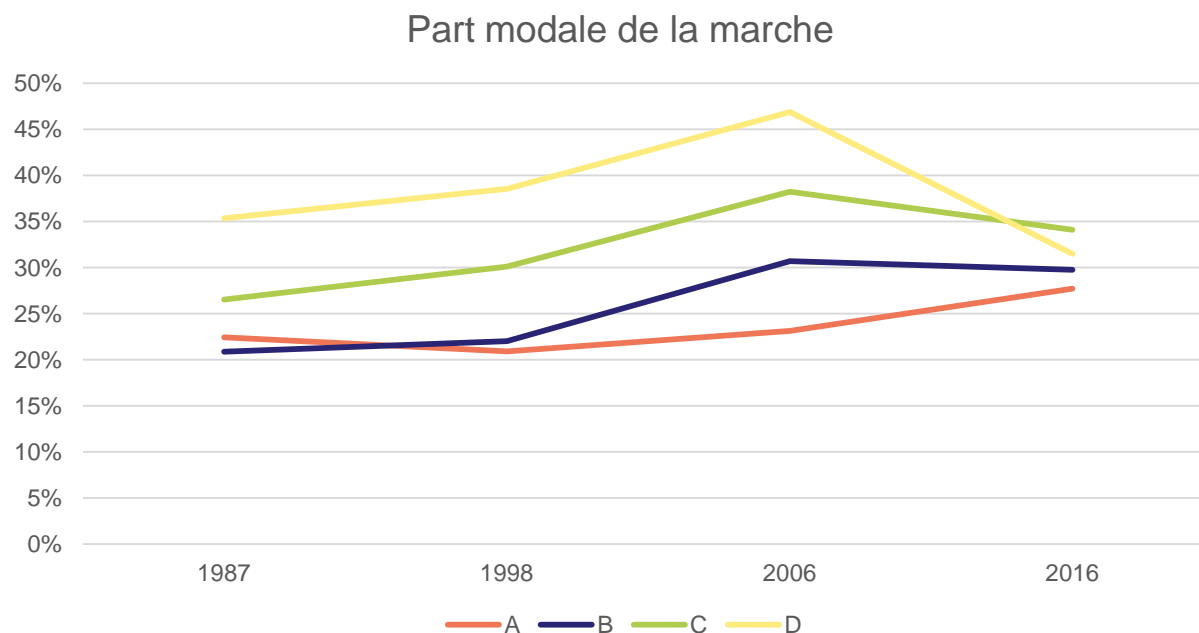
B : 1942 à 1951

C : 1932 à 1941

D : 1922 à 1931

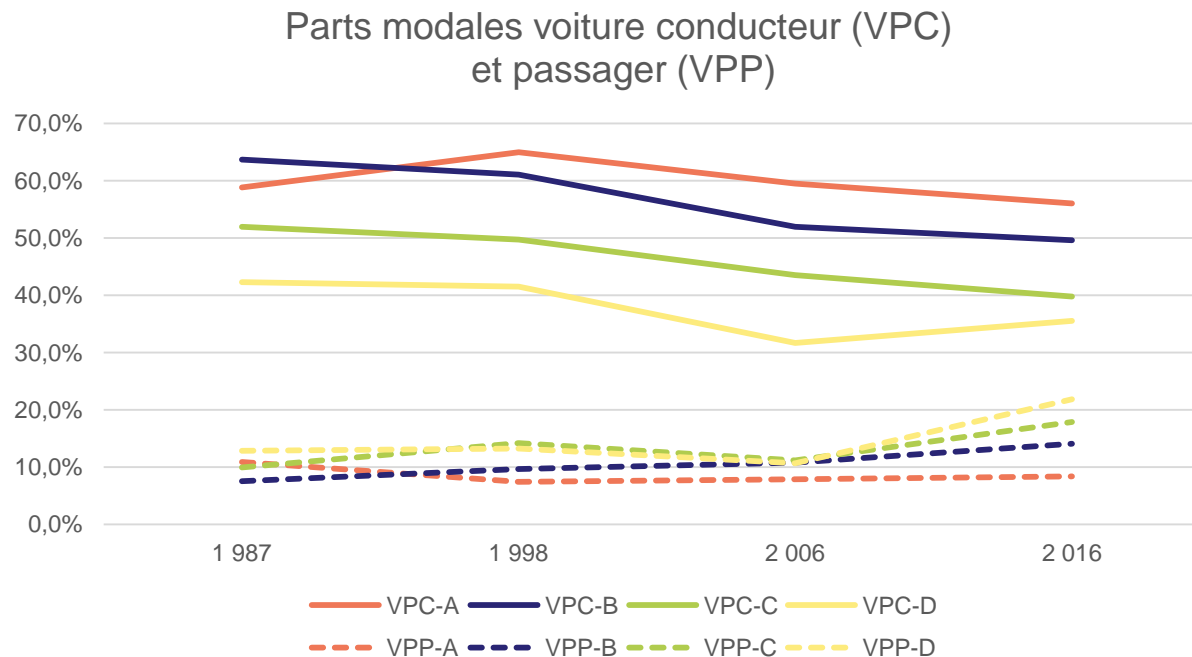
- Uniquement les personnes ayant réalisé au moins 1 déplacement pour neutraliser les taux d'immobilité variables selon les situations
- La durée quotidienne de déplacement décroît chez les plus âgés avec le temps, mais reste relativement élevée : plus de 40 min/jour contre un peu moins de 80 min/jour pour le maximum constaté.

LA MARCHÉ EN BERNE...



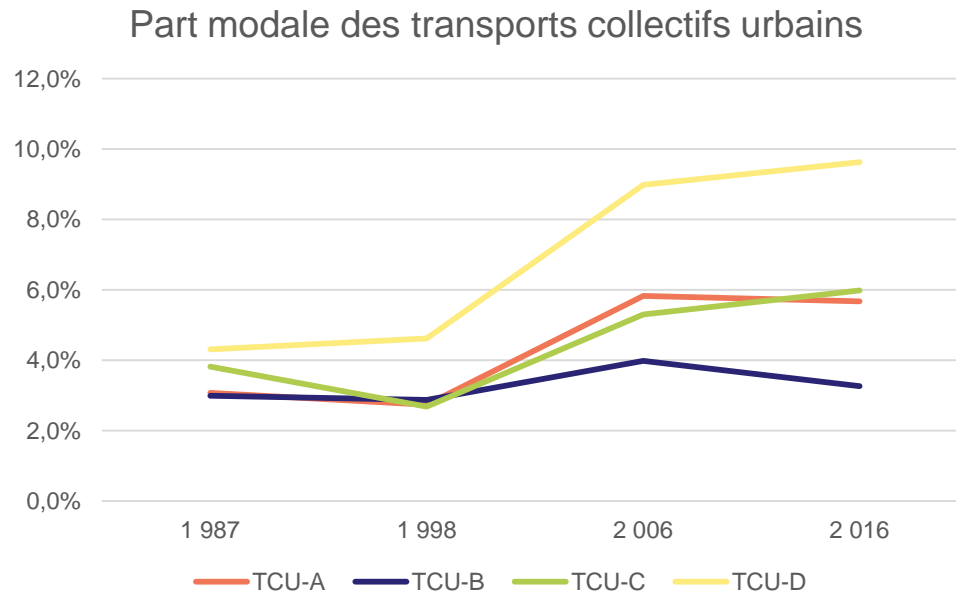
- La part de la marche a tendance à augmenter avec l'âge avant de baisser fortement chez les plus âgés...
- Mais globalement, chaque génération marche moins que la précédente...

UNE VOITURE PEUT EN CACHER UNE AUTRE



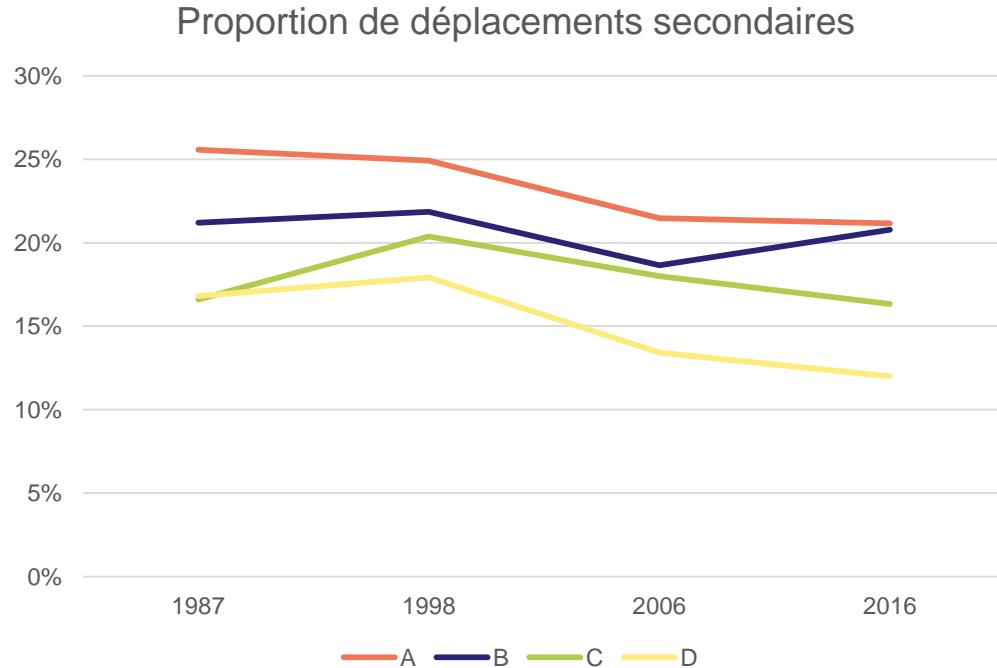
- La part de la voiture conducteur tend à s'éroder légèrement
- Plus on est jeune, plus on conduit – cohérent avec les permis de conduire
- La voiture en tant que passager semble décoller chez les plus âgés en 2016...

LES TC NE SONT PAS À NÉGLIGER



- Augmentation décorrélée de la génération, liée à l'offre ?
- Les TCU sont fortement utilisées par la génération D
- La proportion d'abonnés augmentent très fortement entre 2016 et 1987, quelque soit la génération (x3 à x4) : effet d'aubaine avec le tarif réduit pour les +65 ans ?

COMPLEXITÉ DES CHAINES DE DÉPLACEMENTS



- Déplacement secondaire = non lié au domicile (en origine ou destination)
- La complexité des boucles diminue avec l'âge : on fait de plus en plus de simples allers-retours depuis le domicile
- La complexité des boucles augmente selon les générations : les plus jeunes réalisent des boucles plus complexes que les anciens, y compris au même âge

Conclusion



LE SUIVI DE COHORTES : UNE AUTRE APPROCHE

- Certains phénomènes plus visibles en suivi de cohorte qu'en analyse classique
- Des besoins de creuser plus loin pour expliquer certains résultats
- Les EMC² se prêtent bien à l'exercice de par leur continuité méthodologique et les séries relativement longues que l'on peut obtenir sur certains territoires

LES SENIORS : UN ENJEU D'AVENIR !

- Les résultats obtenus sont peu compatibles avec les objectifs d'atténuation du changement climatique...
- Les baby-boomers (génération A et B) conservent leurs « mauvaises habitudes » et leur dépendance à l'automobile
- Les seniors doivent faire l'objet de véritables politiques de mobilité, au même titre que les actifs

Merci de votre attention

