

2044, le soleil vert de la mobilité ?

2044, l'année où la population française pourrait commencer à diminuer

Selon les projections de l'INSEE, la population française atteindra son sommet historique en 2044 avec 69,3 millions d'habitants. À partir de cette date, pour la première fois depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la population commencera à diminuer progressivement pour atteindre environ 68,1 millions en 2070. Ce phénomène inédit résulte d'un solde naturel devenu négatif dès 2035, les décès dépassant alors les naissances, et d'un solde migratoire trop faible pour inverser cette dynamique.

Le vieillissement constitue la transformation démographique la plus profonde du XXI^e siècle. Alors que les personnes âgées de 65 ans et plus représentaient 21 % de la population française en 2024, elles atteindront près de 29 % en 2070. Cette mutation démographique



se traduit concrètement par une hausse significative du ratio de dépendance : en 2040, la France comptera 51 personnes âgées de 65 ans ou plus pour 100 individus âgés de 20 à 64 ans, contre 37 en 2021, ce qui pèsera lourdement sur les systèmes de solidarité et les finances publiques.

La pyramide des âges française, autrefois structurée par une large base de jeunes, évoluera vers une forme cylindrique, voire inversée, reflétant ainsi clairement le vieillissement généralisé. Ce rétrécissement à la base et cet élargissement au sommet marquent une mutation structurelle qui s'intensifiera jusqu'en 2070 (INSEE). D'ici 2044, l'INSEE prévoit :

↳ **une baisse de 2 millions des moins de 18 ans**, ce recul démographique aura des conséquences directes sur les besoins en écoles primaires, les infrastructures périscolaires et le transport scolaire.

↳ **une hausse de 4 millions des plus de 65 ans**, soit plus de 25 %. La progression constante du nombre de personnes âgées de plus de 65 ans, qui passeront de 14 à plus de 18 millions, amplifiera les besoins en services médicaux et sociaux, en infrastructures adaptées à l'autonomie réduite, ainsi qu'en solutions de mobilité appropriées.

↳ **70 % de croissance des 85 ans et plus**, qui passeront de 2,4 millions à plus de 4 millions. Ce défi du très grand âge constituera un enjeu majeur.

La population active devrait connaître une légère augmentation jusqu'en 2040, avec environ 30,5 millions d'actifs, avant de décliner à environ 29,2 millions en 2070. Ce recul sera dû principalement à la diminution de la population en âge de travailler. En parallèle, le nombre de retraités poursuivra une augmentation constante et significative. Ainsi, de 5 millions de retraités en 1981, la France est passée à 17 millions aujourd'hui et pourrait atteindre 23 millions d'ici 2050.



Des impacts forts sur les territoires

Malgré la baisse prévisible de la population totale, les besoins en logements resteront élevés, voire en hausse, sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs :

➤ **Décohabitation accrue** : la progression constante des ménages d'une seule personne augmentera mécaniquement la demande en logements individuels, les ménages constitués d'une personne seule sont passés de 9,2 millions en 2010 à 11,4 millions en 2021 (soit +24 % en onze ans).

➤ **Adaptation au vieillissement** : la nécessité de logements spécifiquement adaptés aux seniors (résidences avec services, EHPAD) stimulera une demande ciblée, couplée aux enjeux de maintien à domicile.

➤ **Mobilité résidentielle** : les changements fréquents dans les parcours personnels et professionnels généreront des besoins continus en nouvelles unités résidentielles.

Les estimations varient fortement sur le nombre précis de logements nécessaires : selon HTC pour l'Union sociale pour l'habitat, il faudrait construire environ 518 000 logements par an jusqu'en 2040, alors que l'ADEME avance un chiffre beaucoup plus modéré de 110 000 logements par an dans un scénario plus économe en ressources (Le Monde).

La diminution de la population et son vieillissement auront des impacts massifs dans la plupart des secteurs, pour n'en citer que quelques-uns :

➤ La réduction du nombre d'enfants entraînera inévitablement des fermetures ou des regroupements d'écoles et de crèches (500 000 berceaux), en particulier dans les territoires ruraux. Les zones urbaines continueront toutefois à nécessiter une offre éducative soutenue du fait de la densité démographique.

➤ Le vieillissement massif intensifiera fortement les besoins médicaux et hospitaliers, requérant d'importants investissements dans les infrastructures de santé, les établissements hospitaliers spécialisés et le développement massif des services à domicile.

L'ensemble de ces changements auront des impacts forts sur les mobilités.

Vers une baisse de fréquentation des transports publics ?

Actuellement, les seniors (65 ans et plus) effectuent en moyenne 2,4 déplacements quotidiens, contre 3,8 déplacements pour les actifs. 65 % des déplacements des seniors se font actuellement à pied ou en voiture personnelle contre 53 % pour les actifs. À l'horizon 2044, cette divergence pourrait s'accroître, entraînant une dépendance accrue à l'automobile personnelle, notamment en zones rurales ou périurbaines, où 75 % des seniors résident aujourd'hui.

Selon l'ENTD, la distance moyenne parcourue par les 65-74 ans est de 17 km par jour en moyenne et elle chute à 8 kilomètres pour les plus de 75 ans. La distance moyenne parcourue quotidiennement par l'ensemble de la population française est d'environ 30 kilomètres. Cela signifie que les seniors de 65-74 ans parcourent environ 43 % de cette distance et ceux de 75 ans et plus environ 27 %. Par ailleurs, selon l'EMP, 35 % des plus de 75 ans ne se sont pas déplacés un jour donné.

Si les tendances actuelles se prolongent, en 2044, la mobilité globale serait en forte baisse, particulièrement les transports publics, tant en nombre de voyages qu'en distance.

Une accélération urgente de la mise en accessibilité des réseaux

Le besoin d'accessibilité deviendra encore plus critique : aujourd'hui, seulement 42 % des réseaux de transport urbains français déclarent avoir atteint une accessibilité complète pour les personnes à mobilité réduite. En 2044, l'objectif devrait être de 100 %, avec des flottes intégralement équipées de planchers bas, de rampes automatiques et de systèmes d'information spécialement adaptés aux besoins des personnes âgées.

La mobilité médicale représente aujourd'hui près de 5 % des déplacements totaux des seniors. Avec la croissance exponentielle de la population très âgée, cette part pourrait atteindre 10 à 15 % d'ici 2044, nécessitant une intégration étroite entre transports publics et réseaux de santé (hôpitaux, EHPAD, soins à domicile) corrélée à une augmentation du transport sanitaire. Keolis, avec le leader du secteur Keolis Santé, réfléchit déjà à ces synergies.

Le transport adapté et le TAD, actuellement utilisé principalement dans les zones rurales et périurbaines (environ 300 réseaux TAD en France aujourd'hui), devraient continuer à se développer et converger de plus en plus dans les zones où ils sont majoritairement utilisés par nos aînés. D'ici 2044, le nombre d'utilisateurs réguliers pourrait doubler, voire tripler, justifiant une densification significative des réseaux et des fréquences, mais interrogeant sur son financement.



Une adaptation de l'offre aux nouveaux besoins

Le vieillissement de la population va profondément modifier les usages et les attentes en matière de déplacement. À mesure que la part des plus de 65 ans augmente, les mobilités deviennent plus locales, plus fréquentes, mais aussi plus contraignantes. Pour de nombreux seniors, les trajets ne sont plus liés au travail, mais à la santé, aux courses, aux liens sociaux ou aux activités de loisirs. Cela redéfinit les temporalités, les destinations et les priorités d'aménagement. La demande de solutions accessibles, lisibles, confortables et sécurisées est appelée à croître fortement.

Le vieillissement démographique réorientera progressivement les investissements des transports publics avec une réduction probable des lignes de transport scolaire dans les territoires les moins denses, liée à la baisse de 2 millions des moins de 18 ans. La diminution progressive des scolaires et de la population active amènerait à une décroissance de l'heure de pointe qui représente déjà une part minoritaire du trafic dans la plupart des réseaux.

Au-delà des ajustements, c'est l'offre elle-même qui doit évoluer. Les transports adaptés en porte-à-porte, à condition qu'ils soient largement robotisés, pourraient devenir une pièce centrale du bouquet de services, pour s'ajuster aux horaires et aux capacités de marche des usagers. Les navettes à vocation médicale, déjà expérimentées dans plusieurs régions, répondraient à un besoin croissant.

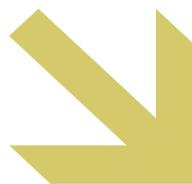
Les enjeux diffèrent fortement selon les territoires. En zone urbaine, la densité permet de maintenir une offre structurée. Mais il faut l'adapter aux nouvelles priorités d'usage, sécuriser les cheminements, fluidifier les correspondances, développer des services d'appoint et la présence humaine. En zone rurale et périurbaine, la question est plus délicate : la baisse démographique fragilise l'équilibre économique des lignes, menaçant leur maintien.

Des enjeux économiques et opérationnels

Les seniors représentent déjà 22 % des utilisateurs des tarifs préférentiels des transports publics. En 2044, cette proportion pourrait dépasser 30 %, alors que de plus en plus de politiques tarifaires vont vers plus de solidarité, voire de gratuité, pour ces catégories de population. Le vieillissement pourrait amener des pertes de recettes tarifaires.

La diminution de la population active après 2040, passant de 30,5 millions à environ 29,2 millions en 2070, risque d'impacter négativement le produit du versement mobilité, principale ressource financière des transports publics urbains. Ce prélèvement, basé sur la masse salariale, devra évoluer vers des modèles complémentaires afin d'assurer le financement durable des transports publics.

Face à une pyramide des âges inversée et un départ massif à la retraite des conducteurs actuels, le secteur du transport public connaîtra d'importants défis en matière de recrutement. D'ici 2044, il faudra attirer et former une nouvelle génération d'agents (conduite, maintenance, présence sur les réseaux, etc.) tout en développant des programmes spécifiques d'inclusion pour les profils seniors actifs qui souhaitent prolonger leur carrière professionnelle. Si la robotisation de la conduite pourrait potentiellement diminuer ces besoins de recrutement, ils représentent un défi pour les transporteurs.



Scénarios prospectifs, quels prochains arrêts

La série « Prochains arrêts » décline systématiquement trois scénarios : un optimiste, le blanc, un pessimiste, le noir et la prolongation des tendances actuelles, le gris.

SCÉNARIO BLANC

Un choc d'offre et de qualité pour adapter le réseau

Un scénario optimiste verrait le vieillissement de la population comme une opportunité d'adaptation positive des transports publics. En développant une stratégie proactive d'inclusion et d'accessibilité universelle, les opérateurs pourraient accompagner efficacement le vieillissement actif. L'accessibilité généralisée des infrastructures, véhicules adaptés et services personnalisés tels que le transport à la demande seraient généralisés, permettant aux seniors de conserver une mobilité autonome.

La diminution des besoins en heure de pointe permettrait d'imaginer des réseaux plus efficaces avec une plus grande homogénéité de la demande de transports dans la journée. La robotisation au moins partielle des flottes pourrait permettre d'imaginer de nouveaux modèles de mobilité répondant aux besoins de tous.



La puissance publique choisit de développer massivement l'offre et la qualité du transport public pour l'adapter aux nouveaux besoins et à la démotorisation d'une partie de la population.

La majorité des seniors continuera à vivre à domicile, par volonté, par attachement à leur lieu de vie, ou faute d'alternative adaptée. Ce maintien à domicile repose sur un équilibre fragile, dans lequel la mobilité joue un rôle déterminant : pour permettre aux professionnels de l'aide à la personne de se rendre sur place, pour offrir aux seniors des occasions de lien social hors du foyer et pour accompagner des aidants – familiaux ou amicaux – souvent eux-mêmes surchargés. Face à cette diversité de situations et à l'irrégularité des rythmes de vie, la mobilité partagée peut devenir un levier structurant. Adapter l'offre à ces usages discontinus et diffus pourrait, à long terme, représenter un investissement plus soutenable que la seule logique de construction d'établissements spécialisés.

Dans ce contexte, les seniors seraient considérés comme des citoyens pleinement actifs, participant activement à la vie sociale grâce à des transports publics fiables et adaptés. Cette approche permettrait également de réduire la dépendance aux véhicules individuels, contribuant significativement à une mobilité plus durable et plus inclusive.

SCÉNARIO NOIR

Des « quartiers de retraite » pour les seniors

Devant la difficulté financière de maintenir les services publics, de mobilité et de santé notamment. Face aux coûts croissants du transport sanitaire, le scénario noir, pessimiste, pourrait amener à une rationalisation et une industrialisation des services de santé et d'assistance à domicile. Pour limiter les coûts de déplacement des aidants et des personnels médicaux, les remboursements

sont progressivement diminués dans certaines zones.

Pour être remboursé au mieux de ses soins ou de ses déplacements, il faut habiter dans certaines zones du territoire. Cela oblige les plus fragiles à rationaliser leur mobilité pour habiter dans des zones plus ou moins dédiées permettant une meilleure productivité des services publics : des « hubs » ou centres du troisième âge. Progressivement, les ménages les plus jeunes quittent ces zones du territoire. Se créent progressivement des « quartiers de retraite » qui facilitent les visites médicales, les soins et les services à domicile en concentrant ceux qui en ont besoin dans la même zone.

Cette centralisation « logistique » entraînerait une diminution de la mobilité des plus âgés. Cela aurait pour effet d'accroître leur isolement social, malgré une mobilité rationalisée pour les aidants et les personnels médicaux. Le manque de flexibilité et la sensation de confinement géographique seraient très probablement mal vécus par les personnes concernées, affectant leur qualité de vie et leur santé mentale. Les tensions sociales pourraient émerger, augmentant le sentiment de stigmatisation chez les seniors.

SCÉNARIO GRIS

La prolongation des tendances actuelles vers une impasse

La prolongation des tendances actuelles conduirait à une impasse dans le secteur des transports publics. L'augmentation continue de la population âgée, conjuguée à une mobilité de plus en plus limitée, exercerait une pression accrue sur les réseaux existants. Sans adaptation majeure, les infrastructures de transport public deviendraient progressivement inadaptées, entraînant une exclusion croissante des seniors, notamment dans les zones périurbaines et rurales mal desservies.

Le manque d'accessibilité, aux gares, aux arrêts de bus et aux véhicules eux-mêmes accentuerait l'isolement social des personnes âgées. Toute surcharge des réseaux réduirait le confort et la sécurité, dissuadant les seniors de les utiliser. Les Autorités Organisatrices de Transport, déjà confrontées à des contraintes économiques importantes, ne pourraient pas investir suffisamment dans l'accessibilité, entraînant une détérioration des services destinés aux seniors.

En parallèle, l'incapacité à fournir des alternatives de mobilité adaptées provoquerait un recours croissant aux véhicules individuels ou aux solutions privées, aggravant les problèmes environnementaux et excluant davantage ceux qui ne peuvent pas conduire ou financer des services privés coûteux. L'impasse serait donc à la fois sociale, économique et environnementale, créant des tensions importantes entre les générations et mettant en péril la cohésion sociale autour de la mobilité collective.