



VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION : LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ DES SÉNIORS

Observatoire partenarial
de la mobilité
novembre 2025

L'évolution démographique, marquée par une augmentation prévue de 60 % des personnes âgées d'ici 2040, invite à repenser l'organisation des mobilités pour répondre aux besoins de toutes les générations. Cette étude, basée sur l'enquête mobilité certifiée Cerema 2023 réalisée dans le bassin de vie toulousain, vise à éclairer la conception de politiques publiques adaptées. Elle s'inscrit dans un contexte où l'adaptation des territoires à une société vieillissante représente un enjeu partagé.

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Le vieillissement de la population est une réalité démographique incontournable, appelée à s'accroître dans les décennies à venir. En France, comme dans de nombreux pays développés, l'allongement de l'espérance de vie et l'arrivée des générations du baby-boom à l'âge de la retraite transforment profondément la structure de la société. D'ici 2040, la part des seniors (65 ans et plus) pourrait augmenter de 60 %, selon les projections de l'Insee, posant des défis importants notamment en matière de mobilité.

Du passage à la retraite à l'entrée dans le grand âge, les besoins et les contraintes de déplacement évoluent considérablement. Les « nouveaux seniors », encore actifs et autonomes, côtoient les « grands aînés » dont la mobilité se réduit progressivement. Anticiper ces transformations est essentiel pour garantir à tous une qualité de vie préservée, une autonomie maintenue et palier les risques d'isolement de ces publics.

Cette étude explore les spécificités des déplacements des seniors dans le bassin de vie toulousain. Elle met en lumière leurs pratiques, leurs dépendances modales (à la

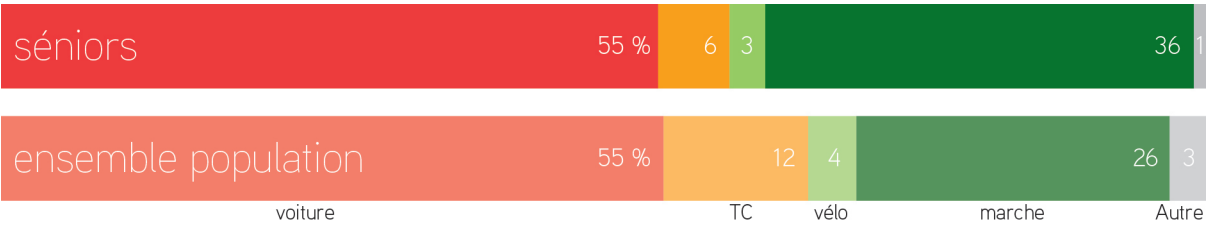
voiture) et leurs adaptations face aux limites physiques ou cognitives.

En proposant trois scénarios prospectifs à l'horizon 2040, elle vise à éclairer les décideurs publics sur les enjeux à venir : repenser l'offre de transport, favoriser les modes actifs sécurisés et développer des solutions de proximité. Garantir une mobilité adaptée aux seniors n'est pas seulement un impératif social, c'est aussi un levier pour construire des villes plus inclusives, durables et résilientes face au vieillissement de la population.

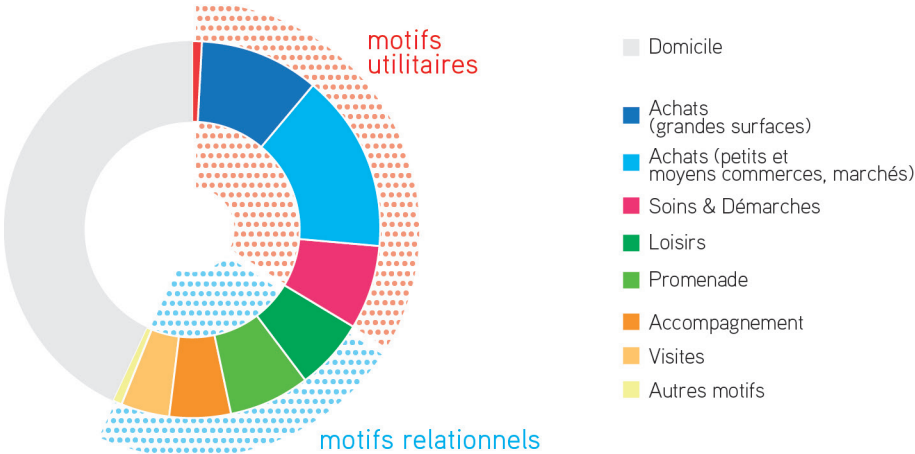
Cette publication s'appuie sur l'analyse des données de l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) réalisée en 2023 par Tisséo Collectivités avec l'appui de l'AUAT. Elle est focalisée sur les résultats obtenus auprès de 5 371 répondants âgés de 65 ans et plus et qui résident dans le bassin de vie toulousain (453 communes), hors personnes en EHPAD, foyers, maisons de retraite, ou en établissements de soins. Après redressement de l'enquête, la population des seniors représente 16% de la population observée et 13% de l'ensemble des déplacements.

Mobilité des seniors	Mobilité des habitants de 5 ans et plus
2,9 déplacements par jour par personne	3,5 déplacements
23 % ne se sont pas déplacés la veille	11 %
20 km par jour pour les personnes s'étant déplacées	26 km
1 h 08 de temps passé à se déplacer chaque jour	1 h 14

Part modale des déplacements



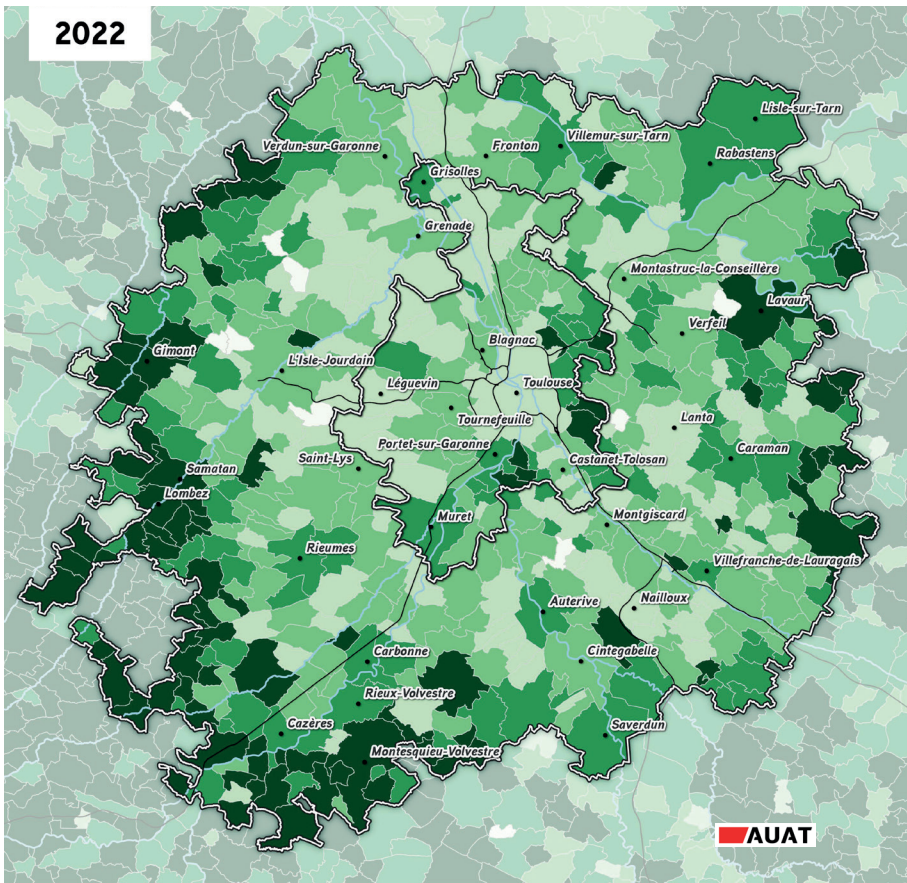
Part des déplacements des seniors selon leurs motifs de déplacements (motifs à destination)



LES SÉNIORS DANS LE BASSIN DE VIE TOULOUSAIN

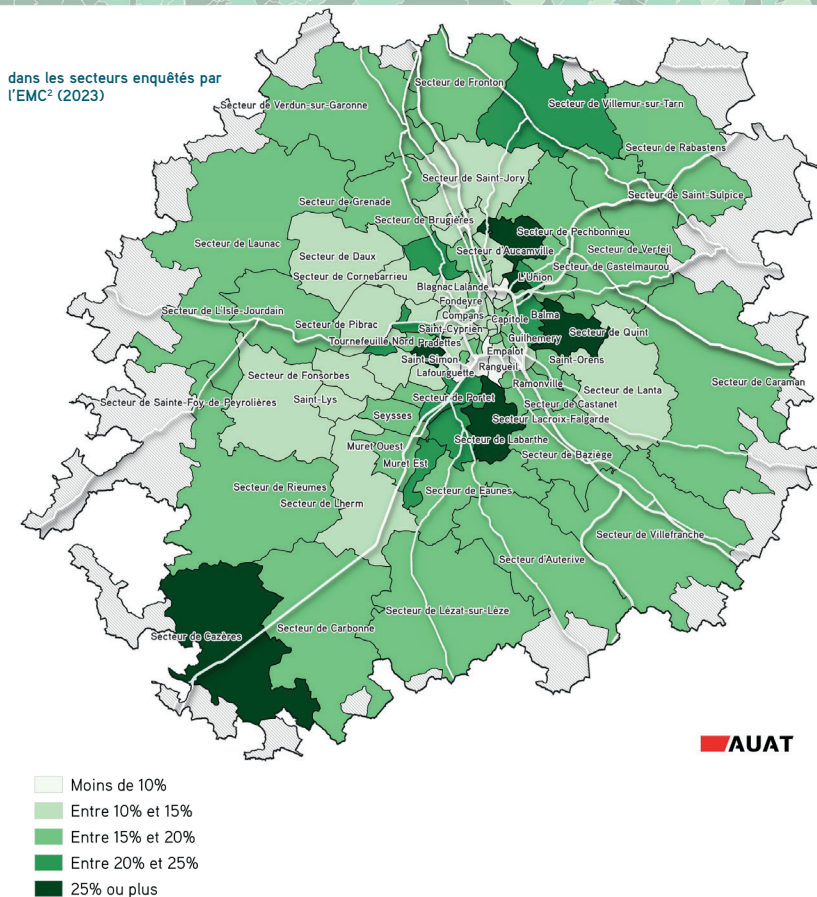
Répartition territoriale des seniors (65 ans et plus)

par communes



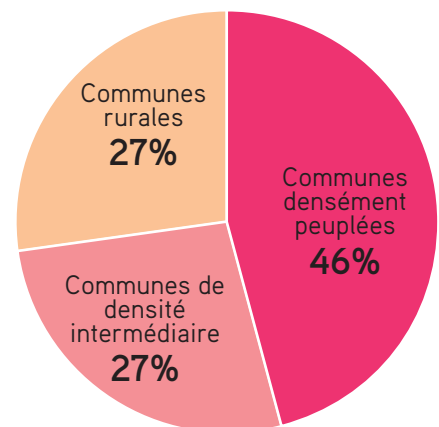
Les 65 ans et plus résident davantage dans des communes peu denses ou rurales qui sont relativement éloignées des centres urbains. Au regard de la grille de densité de l'Insee, 54% des 65 ans et plus habitant dans l'aire d'attraction de Toulouse résident dans des communes qualifiées d'intermédiaires (27%) ou rurales (27%).

Cette localisation résidentielle a des conséquences en matière de mobilité notamment car ces territoires ne sont pas tous dotés d'offres de mobilité alternatives à la voiture.



source : Insee, recensement, EMC2. CC AUAT 2025.

Répartition territoriale des séniors (65 ans et plus)



source : Insee 2022, CC AUAT 2025.

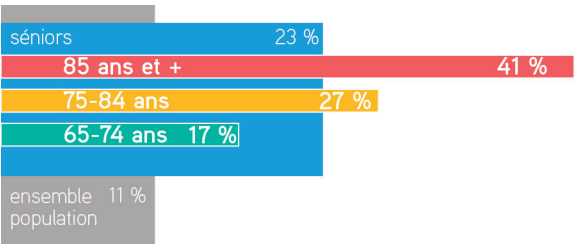
LA MOBILITÉ DES SÉNIORS EN CHIFFRES

Une mobilité qui diminue avec l'âge...

Nombre de déplacements moyen par jour et par personne



Part des personnes qui ne se sont pas déplacées la veille du jour d'enquête



... et de plus en plus de « courtes distances »

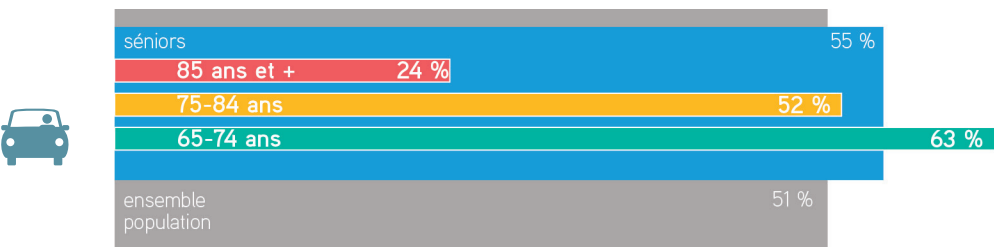
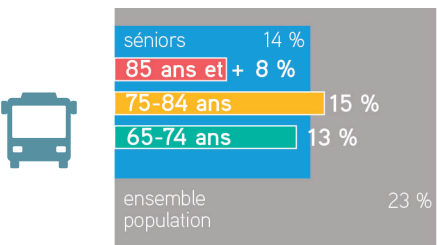
Part des déplacements inférieurs à 3 km



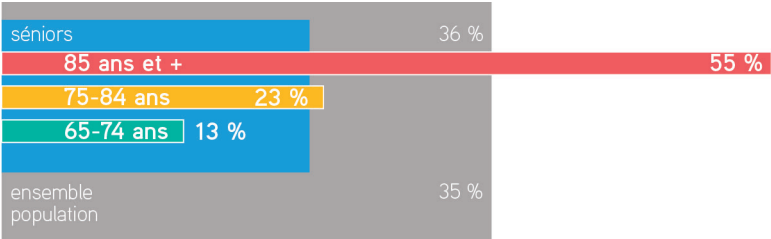
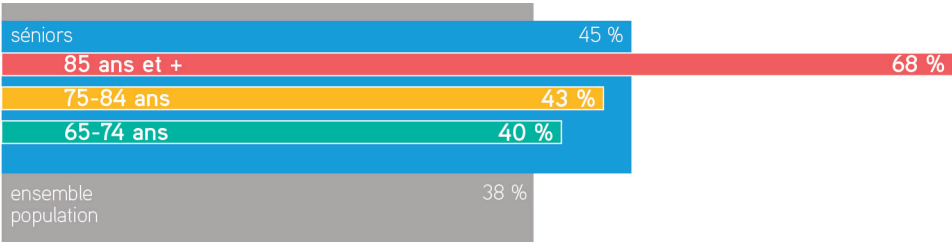
Un recours à la voiture qui diminue...

Fréquence d'utilisation de la voiture (conducteur) et des transports Tisséo

Plusieurs jours par semaine



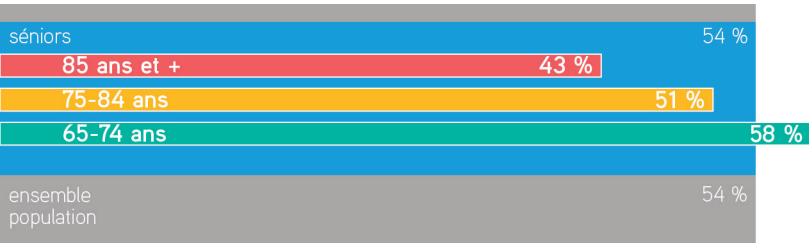
Jamais



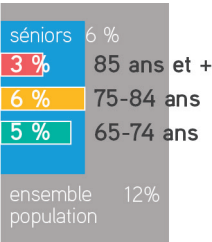
... et une part de la marche qui progresse

Part modales selon la catégorie de séniors

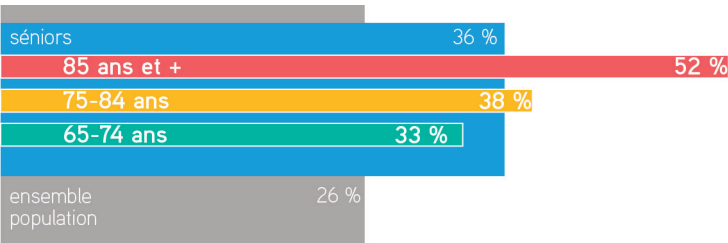
Voiture



TC



Marche



UNE DIVERSITÉ DES PROFILS SÉNIORS ET D'ENJEUX DE MOBILITÉ

La population des seniors (65 ans et plus) présente des situations très variées en termes d'activités et de mobilité. On observe un large spectre, allant des « nouveaux seniors », encore très actifs, aux « grands aînés », qui voient leurs capacités physiques diminuer et leur autonomie se réduire.

Pour mieux comprendre les pratiques de mobilité de cette tranche d'âge, l'analyse des répondants à l'enquête EMC² a permis d'identifier trois typologies de seniors, correspondant à trois grandes étapes de vie. Cette étude vise à mettre en évidence les spécificités de mobilité propres à chacune de ces catégories.

« LES NOUVEAUX SÉNIORS » DE 65 À 74 ANS

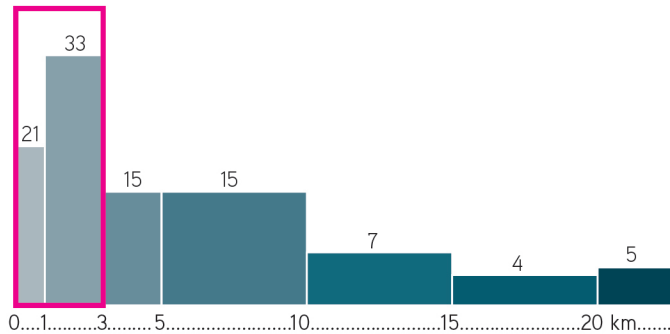
55 % de seniors (116 000 habitants)
62 % des déplacements seniors



Les « nouveaux seniors » sont les plus jeunes des plus de 65 ans. Cette génération est encore très active, mobile et souvent en bonne santé. Elle est en transition entre la vie professionnelle et la retraite.

- 3,3 déplacements par jour
- 17 % ne se sont pas déplacés la veille
- Longueur moyenne d'un déplacement : 5,4 km

courtes distances : 54 %

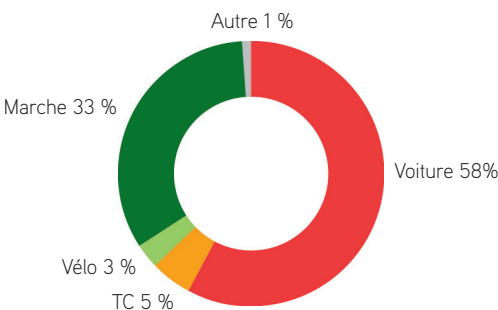


- Temps de déplacement par jour : 1 h 13
- Distance parcourue par jour : 22 km

Modes de déplacements

Un usage prépondérant de la voiture

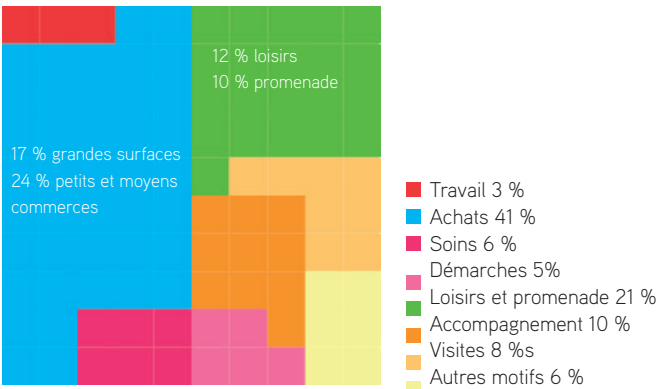
Ces nouveaux retraités utilisent un peu plus la voiture que l'ensemble de la population.



Usage de la voiture et des transports en commun

- 94 % possèdent le permis de conduire (hommes : 98 % / femmes : 90 %).
- 63 % utilisent la voiture plusieurs jours par semaine en tant que conducteur.
- 13 % ne l'utilisent jamais en tant que conducteur.
- 14 % utilisent les transports Tisséo plusieurs fois par semaine.
- 40 % ne les utilisent jamais.

Motifs de déplacement (hors retour au domicile)



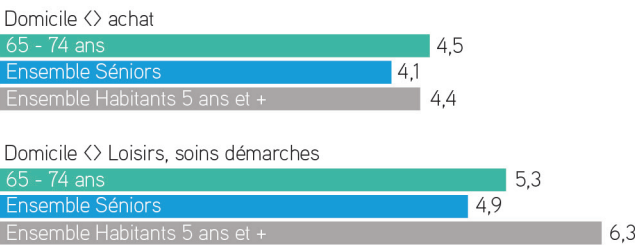
Une grande variété d'activités pour les «nouveaux seniors»

Grâce à leur temps disponible, les « nouveaux seniors » peuvent pratiquer une grande variété d'activités, souvent dans la continuité de leur vie active : loisirs, promenades, visites, accompagnement de proches, voire pour certains, une activité professionnelle. Les achats suscitent 41 % de leurs déplacements, dont six sur dix s'effectuent vers des commerces de proximité.

Un périmètre qui se resserre autour du domicile

Les « nouveaux seniors » se déplacent sur une distance similaire à l'ensemble des habitants, pour réaliser leurs achats. En revanche, leurs déplacements pour les loisirs, soins et démarches, sont effectués dans un rayon plus restreint autour de leur domicile.

distance moyenne d'un déplacement (en km)



LES « SÉNIORS CONFIRMÉS » DE 75 À 84 ANS

32 % de seniors (68 000 habitants)
29 % des déplacements seniors

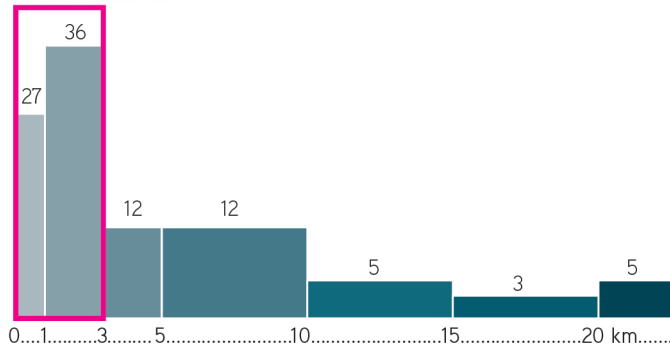


Les « seniors confirmés » sont ceux qui ont pleinement intégré leur vie post-retraite. Tout en conservant une certaine autonomie, ils adaptent leur quotidien aux effets de l'âge. Plus sédentaires, ils se rendent aussi plus disponibles pour leur entourage.

• 2,7 déplacements par jour.

- 27 % ne se sont pas déplacés la veille.
- Longueur moyenne d'un déplacement : 4,7 km.
- Temps de déplacement par jour : 1 h 04

courtes distances : 63 %

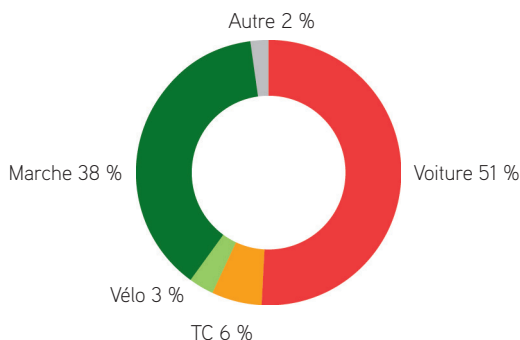


- Distance parcourue par jour : 18 km

Modes de déplacements

Une dépendance encore forte à la voiture

Même si l'usage de la voiture diminue avec l'âge, les trois quarts de ces seniors disent l'utiliser pour leurs déplacements, même occasionnellement. La pratique du vélo est toujours présente, bien que réduite, et les transports en commun sont toujours utilisés.



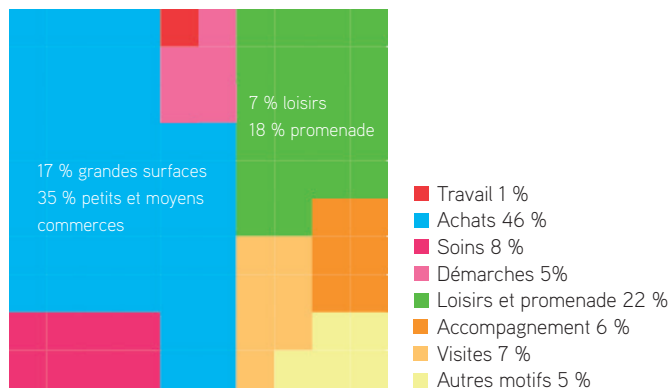
Usage de la voiture et des transports en commun

- 91 % possèdent le permis de conduire (hommes : 98 % / femmes : 85 %).
- 52 % utilisent la voiture plusieurs jours par semaine en tant que conducteur.
- 23 % ne l'utilisent jamais en tant que conducteur.
- 27 % sont des habitués des transports Tisséo (plusieurs fois par semaine ou plusieurs fois par mois).
- 46 % ne les utilisent jamais.

Motifs de déplacement (hors retour au domicile)

Un peu plus d'achats, un peu moins d'accompagnement et visite

Avec l'avancée en âge, les seniors réduisent progressive-



ment leurs déplacements pour visites et accompagnement, tandis que ceux liés aux achats prennent de l'importance. Leur périmètre d'activité se recentre sur les besoins essentiels et les commerces de proximité, parallèlement à la diminution de leurs capacités physiques et de leur accès à la voiture.

Des distances adaptées

A partir de 75 ans, les distances moyennes parcourues pour les achats et pour les activités quotidiennes se réduisent de manière significative.

distance moyenne d'un déplacement (en km)

Domicile <> achat



Domicile <> Loisirs, soins démarches



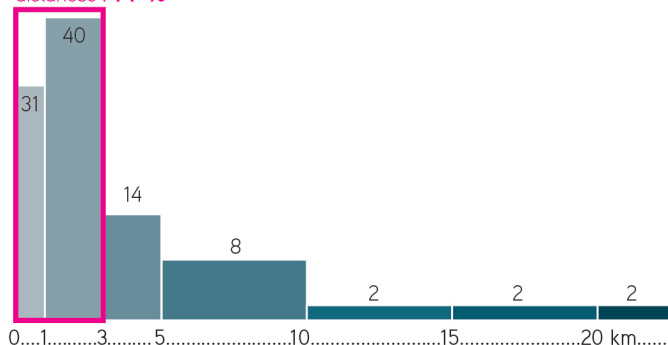
LES « GRANDS ÂÎNÉS » DE 85 ANS ET +



Les « grands aînés » représentent les seniors les plus âgés. Cette étape de la vieillesse se caractérise par une vulnérabilité accrue et des besoins d'adaptation plus marqués. La baisse de mobilité, ainsi que le déclin des capacités physiques et cognitives, limitent leurs déplacements à l'essentiel.

- 2,0 déplacements par jour.
- 41 % ne se sont pas déplacés la veille.
- Longueur moyenne d'un déplacement : 3,5 km.

courtes distances : 71 %

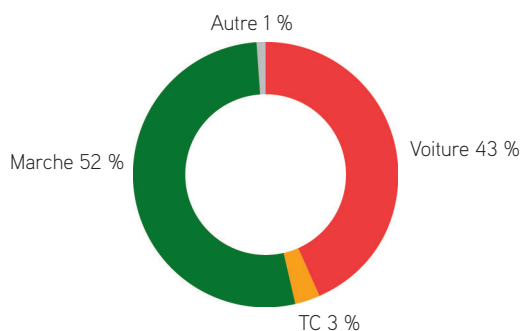


- Temps de déplacement par jour : 51 min
- Distance parcourue par jour : 12 km

Modes de déplacements

La marche, premier mode de déplacement

En raison des limitations physiques et cognitives, les « grands aînés » se déplacent majoritairement à pied, abandonnant progressivement la voiture. Le vélo, quant à lui, disparaît presque complètement après 85 ans. La voiture reste néanmoins utilisée pour 43 % des déplacements mais moins fréquemment. Seulement 16 % des déplacements sont effectués en tant que passager.



Usage de la voiture et des transports en commun

- 83 % possèdent le permis de conduire (hommes : 98 % / femmes : 85 %)
- 24 % utilisent la voiture plusieurs jours par semaine en tant que conducteur.
- 55 % ne l'utilisent jamais en tant que « conducteur ».
- 16 % sont des habitués des transports Tisséo (plusieurs fois par semaine ou plusieurs fois par mois)
- 68 % ne les utilisent jamais.

Motifs de déplacement (hors retour au domicile)



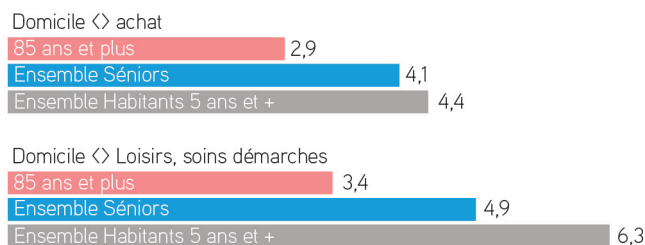
Des déplacements concentrés autour des achats et des promenades

Pour les seniors les plus âgés, achats et loisirs concentrent plus de 75 % de leurs déplacements. Les trajets vers les commerces et services de proximité occupent une part croissante de leurs activités (35 %), tout comme les promenades qui représentent désormais 18% de leurs déplacements. À l'inverse, les activités sociales (loisirs, visites et accompagnement) se raréfient avec l'avancée en âge, révélant une perte progressive d'autonomie.

Un périmètre de déplacements réduit

A partir de 85 ans, la distance moyenne des déplacements du quotidien se réduit drastiquement autour du domicile. Les « grands aînés » limitent leurs déplacements aux services, aux commerces et aux lieux d'activités les plus accessibles autour de chez eux.

distance moyenne d'un déplacement (en km)

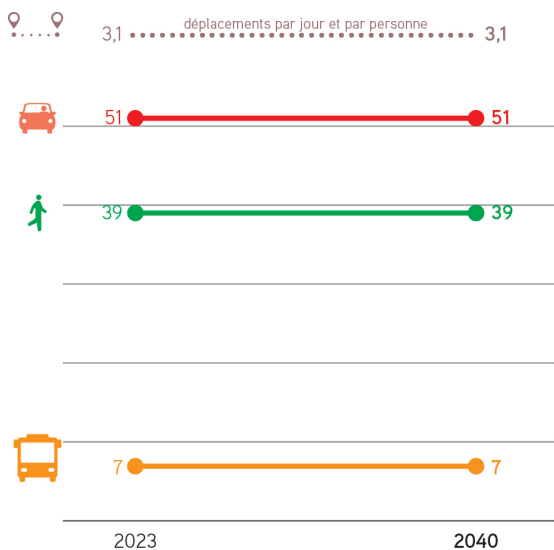


TROIS SCÉNARIOS PROSPECTIFS D'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ DES SÉNIORS

Trois scénarios prospectifs, à l'échelle du SCoT de la grande agglomération toulousaine et à l'horizon 2040, analysent l'impact des projections démographiques sur les mobilités des seniors. Basés sur le scénario 'haut' des projections démographiques de l'Insee, ils maintiennent une structure démographique constante tout en faisant varier les paramètres de mobilité (part modales et mobilité individuelle - référence EMC² 2023 modifiée) pour simuler différentes évolutions. Pour mesurer l'ampleur de l'évolution démographique, la part des seniors évolue trois fois plus vite entre 2023 et 2040 que celle de la population globale (+60% pour les seniors contre +22%) dans les projections hautes fournies par l'Insee.

Scénario 1 - les memes habitudes

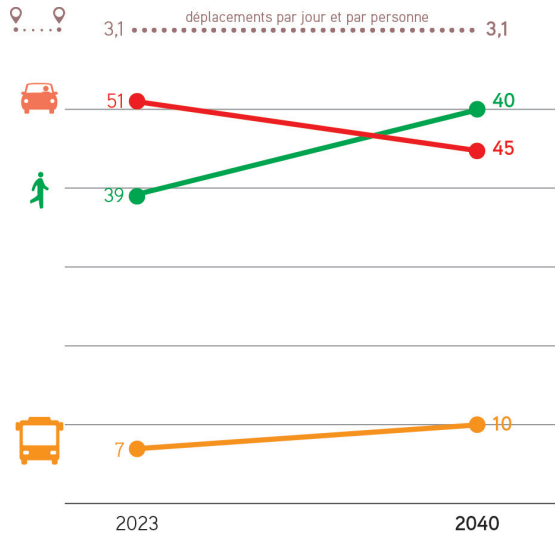
Dans ce scénario, il est supposé que les seniors de demain conservent les mêmes comportements de mobilité qu'aujourd'hui, tant en termes de nombres de déplacements quotidiens que de répartition modale. Seul le nombre total de déplacements quotidiens des plus de 65 ans augmenterait en lien avec la forte progression du nombre de seniors. En 2040, la part des seniors augmenterait de +4 points dans l'ensemble de la population (passant de 16 à 20%) et générerait 18 % des déplacements totaux (contre 14 % en 2023). Au global, leur nombre de déplacements serait en augmentation de +60 % par rapport à 2023. A part modale constante, les déplacements en voiture effectués par les plus de 65 ans seraient en hausse de +63%. Dans l'ensemble des déplacements en voiture, la part réalisée par les seniors serait en hausse de +4 points par rapport à 2023.



Avec des comportements identiques, l'impact en matière de déplacements générés par les seniors en 2040 est aussi important que leur évolution démographique (+4 points). Même si les seniors maintenaient une mobilité moins importante que le reste de la population en 2040, le volume de leurs déplacements serait plus important qu'aujourd'hui. Ce scénario alerte sur la hausse des déplacements en voiture qui reposerait sur l'évolution du nombre de seniors à pratique de mobilité constante.

Scénario 2 - une mobilite semblable a aujourd'hui mais avec plus de marche

Dans ce deuxième scénario, les seniors de demain se déplaceront autant que ceux d'aujourd'hui mais ils n'utiliseront pas les mêmes modes de déplacement. Le nombre de déplacements quotidiens n'évolue pas en volume mais la répartition modale change : leur utilisation de la voiture serait en baisse, au profit notamment de la marche à pied. En 2040, le nombre total de déplacements des 65 ans et plus augmenterait de +60 %. En répartition modale, les déplacements des seniors seraient ainsi réalisés à 40 % en voiture et à 45 % à pied. Le nombre déplacements en voiture serait en hausse de seulement 30% au profit de ceux en marche à pied, qui augmenteraient de +90 %.

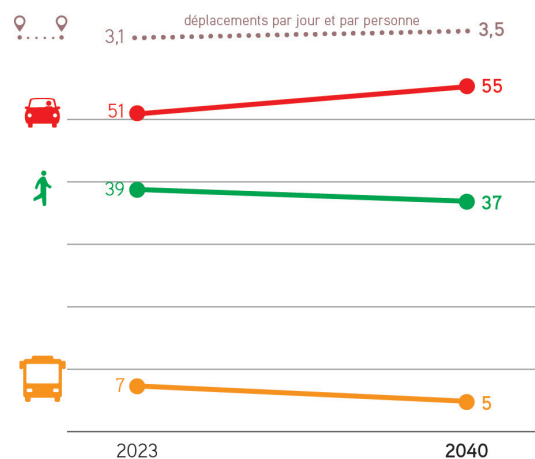


Ce scénario projette une concrétisation des politiques publiques en faveur des modes actifs et du développement de la ville des proximités. Il permettrait un report modal des déplacements réalisés par les seniors vers la marche à pied et les transports en commun. C'est un scénario de réduction de la dépendance des seniors à la voiture. Néanmoins, la part des seniors augmentant dans la population globale, et par ruissèlement leur nombre de déplacements, les efforts concernant la transition vers des pratiques de mobilités plus sobres pour les seniors ne sont pas à sous-estimer.

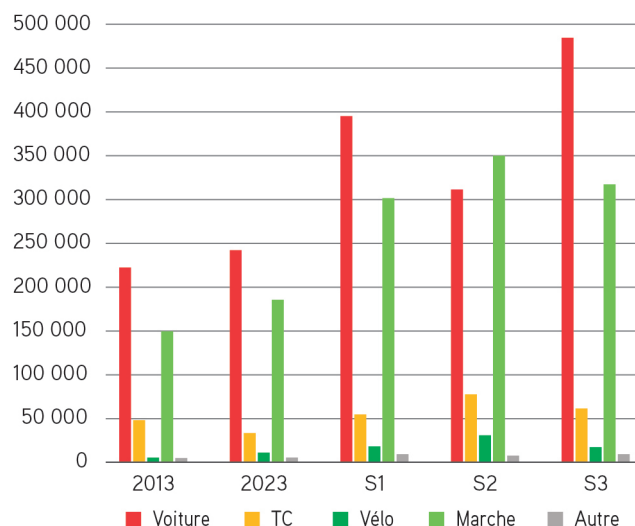
Scénario 3 – un usage plus important de la voiture

A l'inverse des scénarios précédents, les seniors de 2040 pourraient connaître une mobilité augmentée. Leurs déplacements quotidiens augmenteraient en s'appuyant sur une utilisation plus intensive de la voiture, avec une part modale de 55%. L'ensemble des tranches d'âge des plus de 65 ans - et particulièrement les plus actifs d'entre eux (65-74 ans) verraient leurs volumes de déplacements croître et notamment en voiture. En 2040, le nombre de déplacements total augmenterait ainsi de +22 % et ceux des seniors de +80 %. Les déplacements en voiture réalisés par les seniors doubleraient par rapport à 2023.

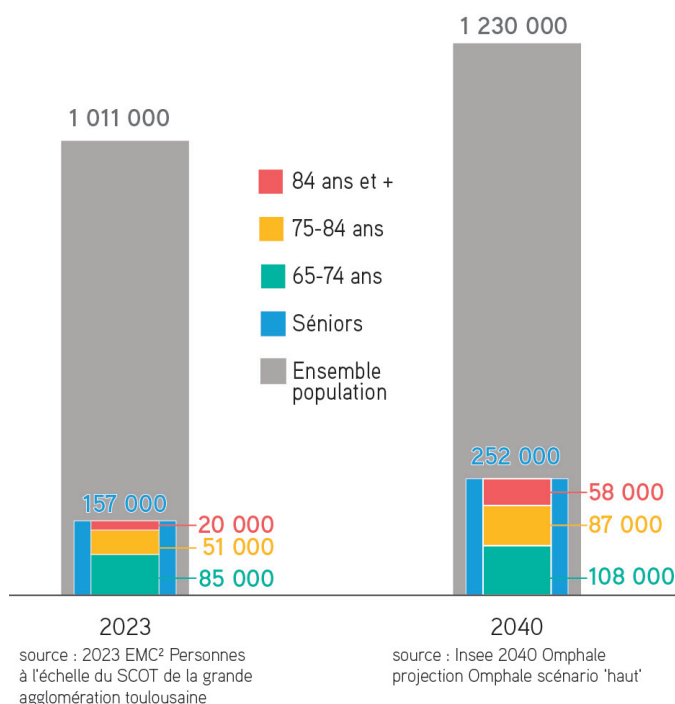
Ce scénario aurait un impact important en matière d'usage de la voiture et des incidences associées. Globalement, la hausse des déplacements serait équivalente à la hausse de la population mais les seniors utiliseraient davantage leur voiture personnelle. Cette hausse ferait évoluer la part que représente leurs déplacements en voiture dans l'agglomération à 25%, accentuant leurs dépendances à ce mode de déplacement et les effets négatifs associés. Ce scénario met ainsi en évidence le besoin d'accompagner la mobilité des seniors par des services et des mobilités adaptés. L'enjeu serait alors de limiter leur dépendance à la voiture et cela particulièrement dans les territoires dépourvus d'offres et où les risques d'isolement sont plus élevés.



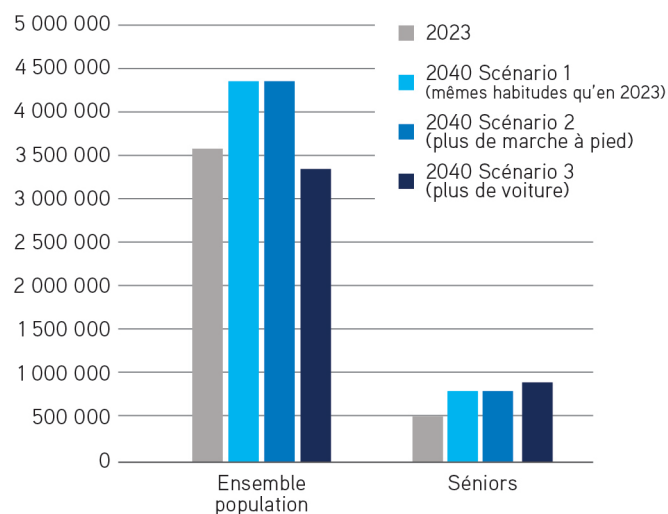
Nombre de déplacements réalisés par les seniors en fonction des modes



Répartition de la population actuelle et projetée à l'échelle du SCOT de la grande agglomération toulousaine (GAT)



Nombre de déplacements actuels projetés à l'échelle du SCOT GAT



PISTES DE RÉFLEXION SUR LA MOBILITÉ DES SÉNIORS

A l'image du contexte national, le bassin de vie toulousain est confronté à un vieillissement de sa population. Bien que les seniors se déplacent moins que la moyenne de la population et dépendent encore largement de la voiture, ils l'utilisent moins fréquemment. A l'avenir, leurs déplacements vont mécaniquement croître du fait de l'augmentation de la part des 65 ans et plus dans l'ensemble de la population. La projection de trois scénarios d'évolution des mobilités des seniors, présentée dans la partie précédente, démontre que cette transition démographique va induire de nouveaux enjeux - spécifiques aux seniors - en matière de mobilité, dans un contexte de lutte contre l'isolement, de maintien de l'autonomie mais aussi de décarbonation des mobilités.

Une mobilité en baisse à accompagner

Avec l'avancée en âge, les seniors voient leurs déplacements se réduire progressivement. Une majeure partie d'entre eux reste à leur domicile une grande partie de leur temps. Cette diminution de la mobilité s'explique par une perte d'autonomie, qui les contraint à réduire leurs activités et à se concentrer sur les tâches essentielles. Elle s'explique aussi par davantage de difficultés pour se déplacer. Selon une étude de 2016 du Laboratoire de la Mobilité Inclusive, 16% des personnes âgées de 56 à 74 ans et 44% des plus de 75 ans seraient concernés par cela. Comme pour les autres tranches d'âge de la population, la mobilité est un facteur d'intégration sociale pour les seniors. Ils doivent pouvoir accéder facilement aux lieux de socialisation, aux équipements et aux services de santé. Le vieillissement actif requiert ainsi un accompagnement, avec des stratégies d'inclusion et d'accessibilité permettant aux seniors de conserver une certaine autonomie tout en réduisant les risques d'isolement : apaiser les espaces publics pour les rendre plus sécurisés ou encore les concevoir en collaboration avec les seniors pour mieux prendre en compte leurs perceptions et appréhensions, etc.

Des offres alternatives à développer

Les pratiques de déplacement des seniors sont aujourd'hui caractérisées par une immobilité plus élevée que la moyenne et un recours important à la voiture. L'immobilité a un impact plus important sur les seniors que sur le reste de la population car elle accentue le risque d'isolement, la perte d'autonomie, et peut entraîner un renoncement à des activités ou à des soins. L'usage important de la voiture par les seniors montre une dépendance à ce mode tant qu'ils peuvent encore conduire. Dès lors qu'ils ne seront plus en mesure de l'utiliser, ils seront davantage exposés à un risque d'isolement. Ces constats soulignent l'importance de maintenir et de développer des services de mobilités accessibles aux seniors pour préserver leurs activités sociales et leurs autonomies, réduisant ainsi leur dépendance à la voiture individuelle et leur risque d'isolement. Cela inclut l'adaptation des transports en commun aux besoins des seniors (accessibilité physique, informationnelle, etc.) et la desserte de certaines zones du territoire par des dispositifs spécifiques (navettes, services de transport à la

demande, etc.). Le déploiement des réseaux de transport et de solution de mobilité partagée, comme le covoiturage, constituent des options intéressantes à déployer dans les zones résidentielles des seniors, lesquelles peuvent être plus souvent situées dans des secteurs moyennement ou peu denses, avec une offre de transports en commun moins étoffée que dans les agglomérations. L'absence d'alternatives de mobilité adaptées provoquerait une augmentation conséquente de l'usage de la voiture, en tant que conducteur ou passager, en lien avec la croissance du nombre de seniors, avec son lot de conséquences sociales, économiques et environnementales.

Des pratiques de proximité à conforter

A mesure de l'âge, les déplacements des seniors sont plus locaux, plus courts et moins contraints par certains motifs. Pour les plus âgés, la marche devient le mode de déplacement principal, ce qui fait de la sécurité des piétons, et particulièrement des seniors, un enjeu majeur. Le confort urbain, l'accessibilité de l'espace public et des réseaux des transports seront ainsi interrogés à l'aune des besoins spécifiques de cette catégorie de population. L'amélioration de leurs conditions de déplacements repose entre autres sur l'aménagement de trottoirs plus larges, des espaces de pause, des passages sécurisés, ou encore d'un environnement urbain animé et sécurisant. Maintenir cette pratique dans le temps constitue ainsi un enjeu pour garder le public senior en mouvement. Les villes et les quartiers de demain gagneront ainsi à intégrer les notions de proximité essentielles au développement des déplacements de courtes distances, afin de conforter les conditions de pratique des modes actifs et ainsi de maintenir la qualité de vie des seniors. La planification urbaine et le développement de centralités urbaines peuvent œuvrer dans ce sens en développant la mobilité inversée, pour amener les services près du domicile des seniors.

L'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) réalisée en 2023 auprès de près de 16 000 habitants du bassin de vie toulousain livre des enseignements pour orienter tous les projets de territoire. Consultez les résultats sur le site de l'AUAT.



À RETENIR

Anticiper la mobilité des seniors, c'est agir simultanément sur plusieurs leviers : renforcer l'offre de transports alternatifs à la voiture, apaiser et sécuriser l'espace public pour les piétons, et rapprocher les services du quotidien.

Une approche intégrée qui répond à la fois à un impératif social d'inclusion et à un objectif de transition des mobilités qui bénéficiera à tous les profils d'usagers.