

**IMAGINER
LA MOBILITÉ
DE DEMAIN**

**L'archipel des séniors :
le sénior moyen
n'existe pas**

**La marche à pied
et les TCU au cœur
des attentes pour se
maintenir en forme**

**Numérique : une volonté
de ne pas être dépassés**

La France vieillit et nous regardons ailleurs

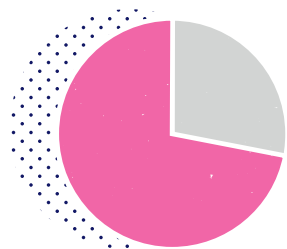
Le vieillissement de la population est une réalité incontournable, mais il ne signifie plus nécessairement déclin et retrait social. Avancer en âge aujourd'hui ne signifie plus la même chose qu'il y a 15 ou 20 ans : le désir de mobilité, de s'investir dans la vie sociale, culturelle, associative est plus forte. Plus actifs, connectés et soucieux de leur bien-être, les « séniors » redéfinissent les contours de la vieillesse.

En France, les plus de 60 ans représenteront 30 % de la population d'ici 2030, contre 20 % en 2000. Ce phénomène, porté par des évolutions sociales et médicales, interroge sur la place des aînés dans la société.

Ce Keoscopie Flash propose de faire le point sur plusieurs études et observations réalisées par Keolis, en zoomant principalement sur les caractéristiques des « 65 ans et + » en matière de mobilité. Notre objectif : accompagner les attentes de cette population, qui souhaite continuer à profiter de la vie en bonne santé, le plus longtemps possible.



Car « **vieillir, ce n'est pas s'arrêter, c'est changer de rythme** ». 



En 2022, en France métropolitaine, les « 65 ans et + » sont **2,5 fois** plus nombreux que les collégiens et lycéens réunis.

(Source : Insee)

90 %

**des personnes de 75 ans et +
vivent en « ménage ordinaire »
(chez eux).**

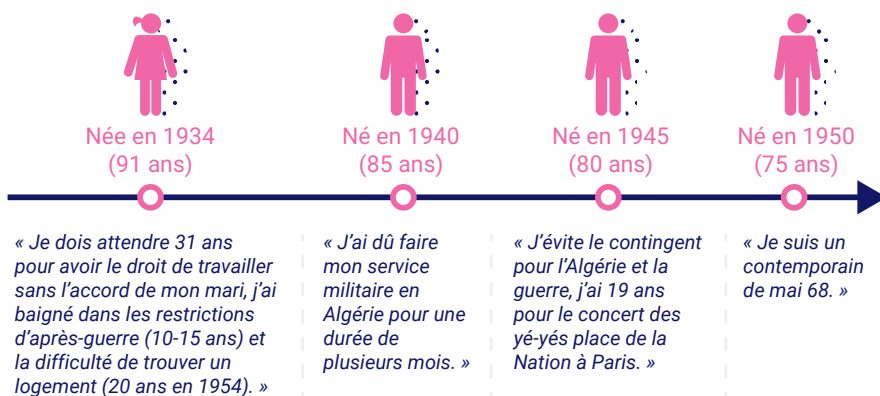
(Source : HCFEA 2023)

L'archipel des séniors : le sénior moyen n'existe pas

Les séniors revêtent une grande variabilité de profils. Derrière le terme de séniors, c'est en réalité une très grande diversité de personnes qui sont concernées. Au-delà de 65 ans, il y a plus de temps à vivre que de la crèche à la dernière année de médecine. Autant de profils qui influent sur les perceptions des mobilités, mais qui ont tous connu l'hégémonie du tout voiture des décennies 60, 70 et 80.

Pourquoi traiter de manière homogène une personne de 65 ans et une de 85 ans ? D'autant que **ce n'est pas tant l'âge qui fait le sénior, que son état de forme, son autonomie, voire sa projection possible dans l'avenir.**

Des générations différentes au sein d'une même catégorie



Une personne de **70 ans** se perçoit physiquement comme quelqu'un de **63 ans.**

En 2044, la France pourrait compter **4 millions de « 65 ans et + » en plus (+ 30 %).**

3,4 Sur la période 2021-2023, c'est la moyenne des déplacements par jour de semaine des « 75 ans et + ». C'est la seule classe d'âge dont la mobilité quotidienne n'a pas diminué depuis dix ans.

(Source : Cerema)

60 % des adultes en France métropolitaine vivent sans enfant(s).

(Source : Insee)

83 % des abonnés de « 65 ans et + » empruntent au moins une fois par mois les TCU de la métropole de Lille, entre 9h et 12h, et seulement **38 %** entre 7h et 9h (vs 69 % sur l'ensemble des abonnés).

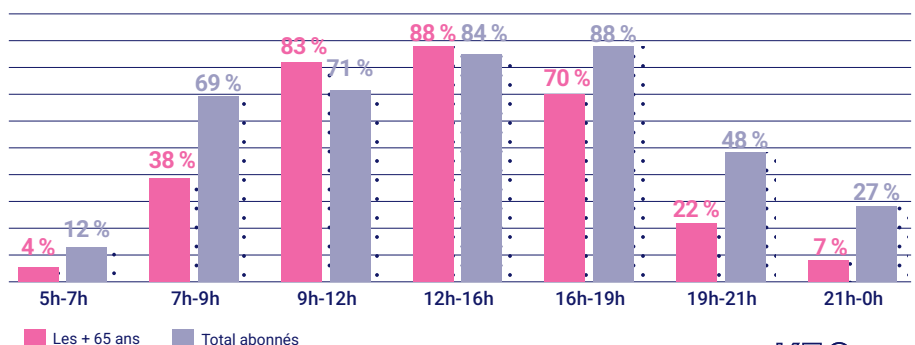
(Source : Billettique Keolis Lille)

Une mobilité décalée qui s'accroît

Avec la longévité, il y a une plus grande facilité à se déplacer le plus longtemps possible. D'après une étude de l'agence d'urbanisme de Strasbourg (ADEUS), en 2019, la mobilité quotidienne (tous modes) des 75 ans était identique à celle qu'ils avaient à 65 ans. On bouge plus longtemps, plus vieux et à des moments différents du reste de la population (présence plus forte en période de moindre affluence, maintien en période de vacances scolaires...).

Les « 65 ans et + » utilisent principalement le réseau en dehors des périodes de fortes affluences

% des abonnés ayant validé au moins 1 fois au cours du mois (hors samedi et dimanche)



Séniors et TCU (transports en commun urbains) : les principales craintes

Face au déni du vieillissement, cette population ne souhaite qu'une chose : ne pas se voir vieillir. La mobilité permet de rester dans le « mouvement » le plus longtemps possible. Mais encore faut-il que les principaux freins soient levés, d'autant que les TCU sont « perçus comme des repoussoirs à séniors ».

(Source : rapport Luc Broussy 2021)



Des agents pas assez attentifs / peur de tomber



La barrière du digital / isolement numérique



Des fenêtres de mobilité restreintes



Manque de confort : assises, toilettes...

À partir de 65 ans,

1/3 des personnes ne sortent pas de chez elles, un jour donné.

(Source : rapport Luc Broussy 2021)

72 % des personnes de « 55 ans et + » préfèrent réaliser un trajet plus long et sans correspondance, qu'un trajet plus rapide avec correspondance.

(Source : Keoscopie)

52 % des personnes de 65 ans et + considèrent que la place de la voiture, à l'avenir, doit continuer à être réduite (vs 10 % qui considèrent que « sa place doit être facilitée »).

(source : Keolis - IFOP - sept 25)

76 % des 65 ans et + ont le sentiment qu'ils ne sont pas consultés par les responsables des communes avant de transformer l'espace public.

(Source : Keolis - IFOP - sept 25)



La marche à pied et les TCU au cœur des attentes pour se maintenir en forme

Que pensent les personnes de « 65 ans et + », des transformations urbaines et des différentes politiques de mobilité déployées par les collectivités locales au cours des dernières années ? Et quelles sont leurs attentes prioritaires pour la ville de demain ?

➤ 51% sont d'accord sur le fait que ce qui a été fait en matière de mobilité et de transport dans leur commune au cours des dernières années va dans le bon sens, dont une majorité (42 %) pense qu'il faut poursuivre. Seulement 10 % pensent que « cela ne va pas dans le bon sens ».

➤ En termes de priorité d'investissement souhaitée, les premiers modes cités sont « les TCU » (35 %), suivis de la marche à pied (25 %), de la voiture (15 %) et du vélo (12 %).

➤ Concernant les TCU, la priorité est donnée au développement de l'offre (25 %), plutôt qu'à la baisse des tarifs (10 %).

(Source : Keolis - IFOP - sept 2025)

Six personnes sur dix (de 65 ans et +) ont une perception positive des transformations récentes des centres-villes. Mais cette perception positive est marquée par une « trop » grande présence des mobilités dites douces (vélo, trottinette), qui y sont jugées comme « dangereuses et inconfortables » pour 41 % d'entre eux, et pour 22 %, qui les jugent « stressantes mais utiles ».


➤ Une charge cognitive supplémentaire, nécessitant une hypervigilance permanente.

Numérique : une volonté de ne pas être dépassés

Longtemps perçus comme déconnectés du monde numérique, les seniors sont aujourd'hui de plus en plus à l'aise avec les nouvelles technologies. En 2024, environ 80 % des 60-75 ans possèdent un smartphone et 55 % utilisent régulièrement les réseaux sociaux. Cette numérisation de leur quotidien leur permet non seulement de maintenir un lien avec leurs proches, mais aussi d'accéder à des services et participer activement à la vie sociale. Ils critiquent les déviances de la révolution numérique, mais sont connectés au quotidien : une évolution qu'ils ont intégrée par volonté de ne pas être dépassés (80 % des « 65 ans et + » « trouvent que ça va souvent trop vite, mais essaient de s'adapter » - Keoscopie).

75 % des « 60 ans et + » disent préférer « se déplacer pour réaliser une activité de la vie quotidienne » plutôt que de la réaliser en ligne.

(Source : Credoc)

Il en ressort l'importance, d'une part de maintenir des contacts physiques (téléphone, agence...), et d'autre part d'accompagner leur montée en compétences avec ces outils, d'autant que l'isolement numérique (accentué par la dématérialisation des services publics), est ressenti comme une première mort. 

62 % des « 65 ans et + » déclarent utiliser Facebook au moins une fois par semaine (41 % WhatsApp).

(Source : Keoscopie)

55 % des « 65 ans et + » déclarent que « le numérique simplifie leurs déplacements ».

(Source : Keoscopie)

92 % trouvent qu'« à cause du numérique, nous sommes dans une société « à deux vitesses » qui laisse une partie des citoyens de côté ».

(Source : Keoscopie)

Recommandations et enjeux opérationnels



Renforcer/maintenir une permanence d'attractivité de l'offre au service d'une mobilité plus sereine (fréquence attractive tout au long de la journée, en période de vacances scolaires...)



Déployer une diversité de solutions (de la ligne régulière, du TAD, des navettes autonomes, des services à vélo, voire des navettes à vocation « santé »...)



Ne pas constituer de monopole numérique et conserver des alternatives au service d'une accessibilité universelle



Organiser des programmes d'accompagnement à l'utilisation des outils numériques : réduire la fracture numérique



Proposer des services combinant marche à pied et transports en commun : « un duo gagnant »



Porter une attention particulière au design et au confort (véhicule, arrêt, offre...)



Impliquer davantage cette population dans les projets d'évolution du réseau



Former les agents au contact du public