



## ÉTUDE PARTENARIALE

JANVIER  
2026

# La mobilité des aînés

Comment anticiper le vieillissement de la population sur le territoire métropolitain ?

## 63 ans

l'âge moyen  
de la retraite  
en France

(SNSP, 2023)

## 85 ans

l'âge moyen  
d'entrée en  
EHPAD

(Drees, 2022)

Alors que le vieillissement de la population française est un enjeu majeur – et le sera plus encore demain –, la Métropole de Lyon constate aujourd'hui qu'elle dispose de peu de connaissances sur les seniors et leurs mobilités. Elle souhaite les approfondir en s'intéressant aux habitudes de déplacement des seniors, et ce afin d'anticiper les évolutions territoriales.

Qui sont les seniors dans la métropole et comment se déplacent-ils ? Quelles sont les évolutions sur le territoire ? Quelles sont les enjeux et solutions possibles pour répondre aux enjeux de mobilité ?

Pour apporter de premières pistes de solutions, cette étude s'est appuyée sur l'analyse des données disponibles : recensement annuel de la population (INSEE), Enquête Déplacement Grand Territoire 2015, enquête de mobilité annuelle de la Métropole de Lyon (2023, 2024, 2025), projections démographiques Omphale 2022 (INSEE) et études et dispositifs mis en œuvre dans d'autres territoires.

Trois étapes du vieillissement ont été retenues pour cette étude :

- les jeunes retraités, entre 65 et 74 ans ;
- le début du vieillissement de 75 à 84 ans, qui correspond à l'entrée dans le champ de la gériatrie ;
- et les seniors très âgés à partir de 85 ans, période où commence généralement la dépendance.

# La population des seniors dans la Métropole de Lyon

## Un cinquième des habitants de la Métropole a plus de 60 ans aujourd'hui

En 2022, les personnes âgées de plus de 60 ans dans la Métropole représentent 21 % de la population totale (300 000 personnes), soit une personne sur cinq. Cette population est inégalement répartie et certains territoires sont caractérisés par une population plus âgée - en particulier dans les conférences territoriales des maires Ouest Nord et Val d'Yzeron - ou au contraire plus jeune - en particulier à Lyon et Villeurbanne.

### Population des seniors à l'échelle nationale et dans la Métropole de Lyon en 2022

Insee, 2022

	France		Métropole de Lyon	
65 - 74 ans	7 377 042	11 %	115 847	8 %
75-84 ans	4 085 568	6 %	79 071	6 %
85 ans et plus	2 287 968	3 %	41 847	3 %

## Ce sera un Grand Lyonnais sur trois en 2050

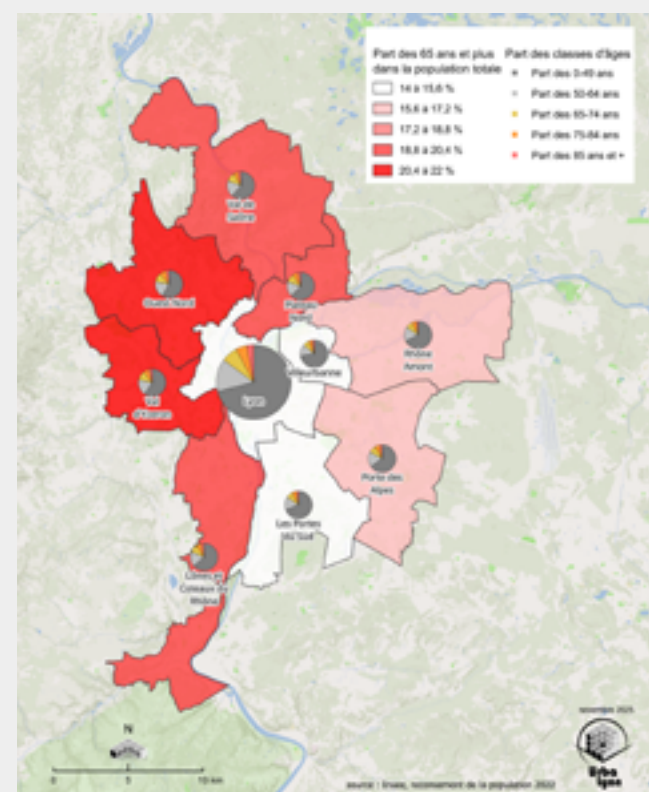
En 2050, d'après les projections Omphale de l'INSEE, 1 Grand Lyonnais sur trois aura plus de 60 ans. La pyramide des âges, aujourd'hui équilibrée, va commencer à se déséquilibrer dès 2030 avec une augmentation notamment des 70 - 80 ans attendue à cet horizon. Les territoires de l'Ouest lyonnais, qui comptent déjà la part la plus importante de personnes âgées de plus de 65 ans, seront logiquement les territoires les plus concernés par l'accélé-

ration du vieillissement.

Ce basculement démographique, amorcé et qui devrait s'accroître au cours des prochaines décennies, nécessite d'anticiper les besoins liés au vieillissement. Or, garantir la mobilité est une condition du maintien de l'autonomie chez les personnes âgées et une manière de prévenir la dépendance : **comment se déplaçaient les seniors d'après les dernières données disponibles ?**

### Répartition par classe d'âge dans la Métropole de Lyon en 2022

Insee, 2022



# Quelques enseignements du panorama de leur mobilité

## Une bascule de la mobilité à partir de 75 ans

En première approche, on constate que ce n'est qu'à partir de la tranche d'âge 75 - 84 ans que le nombre moyen de déplacements quotidiens et les distances parcourues baissent plus fortement. Ces deux indicateurs nous renseignent sur une bascule dans la réalisation des déplacements : ceux-ci se recentrent plus près du domicile, et sont moins nombreux car les besoins qu'ils visent à satisfaire peuvent être satisfaits sans sortie (visites des proches au domicile, « livraison » des achats par des proches aidants ou des services dédiés).

Au-delà de leurs valeurs, ces premiers indicateurs nous enseignent que **l'enjeu n'est pas tant d'augmenter la mobilité des personnes âgées, que de garantir leur accès aux biens et services essentiels et désirés.**

## Des déplacements de plus en plus réalisés à pied et centrés sur les achats

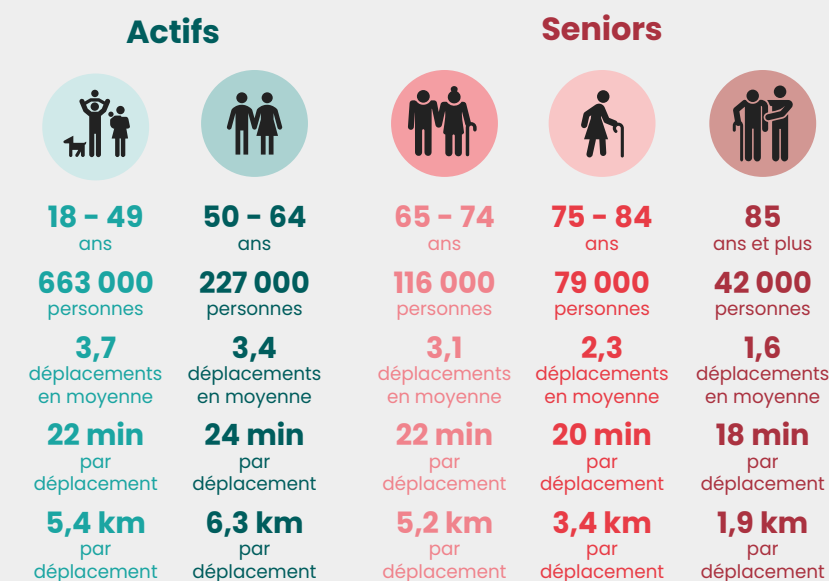
Le vieillissement est marqué par une transition progressive depuis la voiture vers la marche à pied. La part des déplacements

réalisés en voiture, conducteur ou passager, baisse progressivement mais reste majoritaire jusqu'à atteindre la tranche d'âge 75 - 84 ans. À l'inverse, la part des déplacements réalisés en marche à pied augmente jusqu'à devenir quasi-majoritaire dès cette tranche d'âge 75 - 84 ans. Le genre apparaît comme un facteur discriminant dans l'utilisation des modes : parmi les personnes âgées de plus de 65 ans de la Métropole, les femmes privilégient les transports collectifs urbains (TCU) à la voiture comme conducteur (37 % de leurs déplacements sont en TCU vs. 35 % en voiture conducteur) alors que les déplacements des hommes de plus de 65 ans sont largement dominés par la voiture conducteur (54 % de leurs déplacements, vs. 29 % en TCU).

Du côté des motifs de déplacement, le vieillissement s'accompagne aussi de changements : le travail disparaît quasi entièrement dès la tranche d'âge 65 - 74 ans, au profit des achats dont la part ne cesse d'augmenter avec l'âge. À nouveau on observe des distinctions de genre, mais plus faibles : pour l'ensemble des plus de 65 ans, les achats sont le premier motif de déplacement mais il est plus marqué chez les femmes (44 % des déplacements, vs. 41 % chez les hommes).

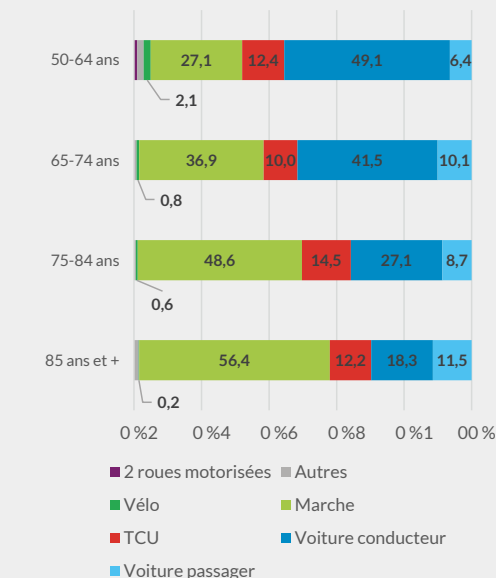
### Panorama de la mobilité des aînés dans la Métropole

Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT), 2015



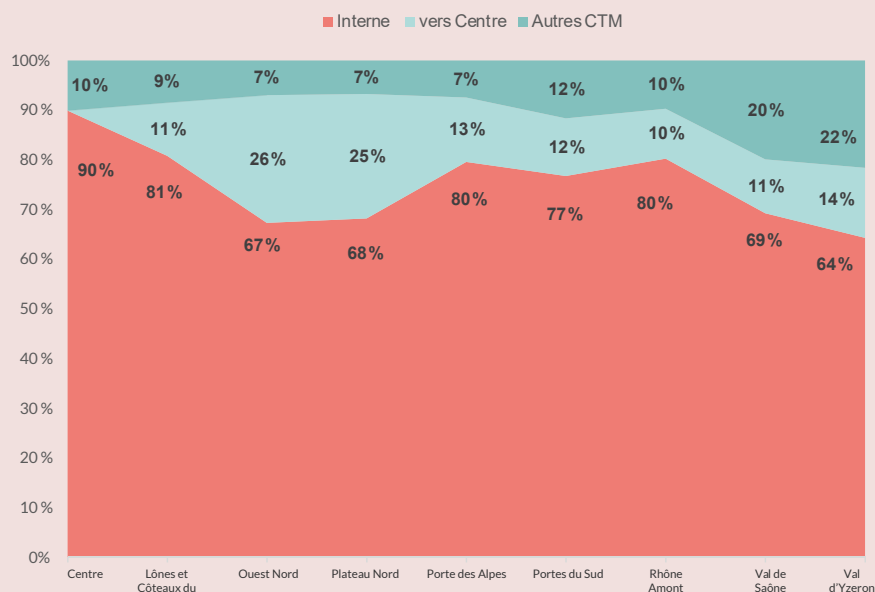
### Parts modales des déplacements par classe d'âge

EDGT, 2015



## Répartition des déplacements des personnes de plus de 65 ans selon la CTM de résidence

EDGT, 2015



## Une majorité de déplacements des seniors ont lieu dans la proximité

La très grande majorité des déplacements des personnes âgées de 65 ans et plus ont lieu à l'intérieur de leur Confédération Territoriale des Maires (CTM) de résidence. Lorsqu'elles se déplacent en dehors de leur CTM, ces personnes se dirigent vers le centre (notamment dans les CTM Ouest Nord et Plateau Nord) tandis que les échanges entre CTM périphériques sont plus faibles (à l'exception du Val de Saône et du Val d'Yzeron).

## Une décroissance progressive de la motorisation avec l'âge

Parmi les ménages entre 50 et 64 ans, 88 % ont au moins un véhicule : cette part baisse progressivement, de 83 % pour la tranche d'âge des 65 - 74 ans à 69 % chez les 75 - 84 ans. Elle chute drastiquement enfin, à 41 % chez les 85 ans et plus. Il existe évidemment des disparités territoriales, avec des ménages moins motorisés dans les CTM du centre. Avec le vieillissement se pose donc la question de l'arrêt de la conduite. En France, la décision de l'arrêt revient au conducteur : ce moment charnière, très souvent vécu comme le signe du début de la dépendance, est rarement préparé et parfois contraint par les proches.



# Conclusion

## Des projets adaptés pour les aînés

L'étude a également dressé un benchmark des solutions de mobilité pour les aînés déployés en France ou à l'étranger. Parmi celles-ci, l'exemple à Singapour du programme Green Man Plus illustre l'engagement en faveur du confort et de la sécurité des piétons vulnérables. Les personnes (âgées ou en situation de handicap) disposant de la carte Green Man Plus peuvent l'utiliser sur le dispositif équipant les feux de circulation afin d'étendre la durée du feu piéton et de traverser ainsi à un rythme adapté pour elles.

## Adapter les politiques publiques

Cette étude met en évidence l'enjeu du vieillissement sur un territoire où la population des plus de 60 ans va continuer de croître. Anticiper le vieillissement en adaptant les politiques publiques suppose de poursuivre l'observation, d'identifier finement les besoins pour adapter les territoires, de renforcer les services de proximité et de développer des solutions de mobilité adaptées. Il est également important de garantir l'autonomie des seniors, en accompagnant la transition à chaque étape de la vie. Cela suppose d'aménager les espaces publics et les réseaux de transport en commun, de préparer l'arrêt de

la conduite, de former les personnes âgées à l'usage des transports en commun, de promouvoir les modes actifs, et d'amener les services et biens dont ils ont besoin au plus près. Ces actions ne concernent pas uniquement les personnes âgées, car elles profiteront aux plus fragiles et, par effet d'entraînement, à l'ensemble des habitants de la Métropole. Investir dans la mobilité des seniors, c'est investir dans une société plus soucieuse des personnes fragiles.

*L'étude complète est à retrouver sur le portail documentaire de l'Agence.*

Directrice de publication : **Natalia Barbarino**

Référent : **Thomas Moroni**

Ce rapport résulte d'un travail associant les métiers et compétences de l'ensemble du personnel de l'Agence d'urbanisme



Agence d'urbanisme de l'aire  
métropolitaine lyonnaise

Tour Part-Dieu, 23<sup>e</sup> étage  
129 rue Servient  
69326 Lyon Cedex 3  
Tél. : +33(0)4 81 92 33 00  
[www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org)

La réalisation de ce rapport a été permise par la mutualisation des moyens engagés par les membres de l'Agence d'urbanisme