



HAL
open science

Mobilité des personnes âgées sur le territoire de la MEL (Métropole Européenne de Lille) - Premiers résultats issus de l'enquête qualitative 2019-2020.

Joël Meissonnier

► To cite this version:

Joël Meissonnier. Mobilité des personnes âgées sur le territoire de la MEL (Métropole Européenne de Lille) - Premiers résultats issus de l'enquête qualitative 2019-2020.. [Rapport de recherche] CEREMA - UMR MATRiS. 2020. halshs-03676999

HAL Id: halshs-03676999

<https://shs.hal.science/halshs-03676999>

Submitted on 24 May 2022

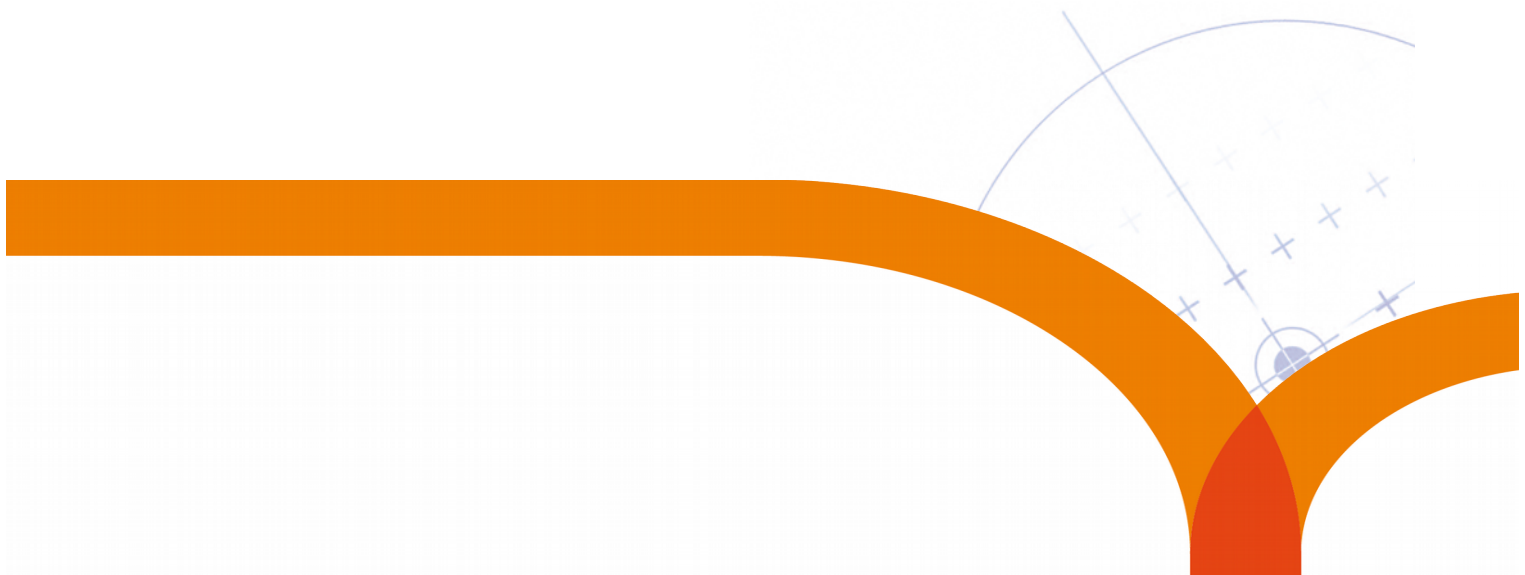
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Mobilité des personnes âgées sur le territoire de la MEL

Premiers résultats issus de l'enquête
qualitative 2019-2020

Présentation thématique des témoignages
recueillis



Bordereau Documentaire

Informations du document

Titre : Mobilité des personnes âgées sur le territoire de la MEL - Premiers résultats issus de l'enquête qualitative 2019-2020 -

Sous-titre : Présentation thématique des témoignages recueillis

Date du document : Juin 2020

Diffusion Confidentiel (diffusion réservée au Cerema)
 Diffusion restreinte
 Diffusion libre

Auteur(s)

Prénom : Joël

Nom : MEISSONNIER

Rôle : Rédacteur

Qualité : Chargé de recherches, Sociologie des transports et comportements de déplacement

Organisme(s) Auteur(s)

Nom de l'organisme : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – Direction territoriale Nord-Picardie

Sigle de l'organisme : CEREMA Dter NP

Division : Transports et Mobilités

Adresse : 2, rue de Bruxelles – CS 20275 – 59019 LILLE CEDEX

Numéro de téléphone : 03.20.49.60.00

Adresse mail : joel.meissonnier@cerema.fr

Adresse du site web : <http://www.nord-picardie.cerema.fr/>

Organisme commanditaire

Nom de l'organisme : Métropole Européenne de Lille

Sigle de l'organisme : MEL

Nom de la division : Céline Depiere, Direction Mobilité

Adresse : 1 rue du Ballon CS 50749 59034 LILLE CEDEX

Numéro de téléphone : +33 (0)3 20 21 31 30

Adresse mail : cdepiere@lillemetropole.fr

Adresse du site web : www.lillemetropole.fr

Informations contractuelles

Nature du rapport Intermédiaire

Définitif

Numéro de contrat : Accord cadre MEL-CEREMA

Numéro d'affaire : n°

Visas techniques

Le chargé d'affaire : Nom Prénom	Le responsable de groupe : Nom Prénom
Joël Meissonnier	Patrick Palmier

Historique des versions

Version	Date	Commentaire
v. 1	02/07/20	Relecture par G. Bodard, V. Baudry, B. Hiron, M. Tébar
v. 2	07/09/20	Livrable soumis à approbation via la ligne hiérarchique
v. 3	22/09/20	Version finale avant avis MEL
v. 4	06/10/20	Version finale après avis MEL

Table des matières

Introduction

1 – LES MODES DE TRANSPORT DES PERSONNES AGEES

1.1 - Les transports en commun

1.1.1 - Représentations sociales : des TC faits pour les personnes âgées ?

1.1.2 - Transports en commun et sécurité

1.1.3 - La gratuité des TC : une revendication ?

1.1.4 - Réseau Ilévia : quels changements produits dans le quotidien des personnes ?
Vers une amélioration des dessertes ?

1.1.5 – L'information et sa fiabilité

1.2 – Les deux-roues moteurs

1.3 – La marche

1.4 – Le vélo

1.5 – Covoiturage, stop, autopartage, location entre particuliers et cars interurbains

2 – FOCUS SUR LA VOITURE

2.1 – Facilités et difficultés à passer le code ou à avoir le permis

2.2 - Les déclencheurs d'achat/de revente

2.3 – Les personnes âgées et leur rapport à la consommation automobile

2.4 - Images & représentations de la voiture

2.4.1 - Une allégorie de la liberté

2.4.2 - L'individualisme comme conséquence logique

2.4.3 - La voiture paradoxalement porteuse d'une image de sécurité

2.4.4 - Quand la voiture réveille un traumatisme

2.5 – Stationnement : l'éternel problème

2.6 – La voiture et la prise de risques

3 – DE QUOI LA RETRAITE EST-ELLE SYNONYME ?

3.1 – Du temps pour soi

3.2 – S'adapter (ou non) aux horaires des actifs ?

3.3 – Un besoin de routines rassurantes

3.4 – Des sensibilités écologiques naissantes

4 – LIEUX ET LOCALISATIONS

4.1 – Le rayon d'action spatial : un indicateur fort d'autonomie

4.2 – S'orienter

4.3 – Deux rapports aux centres-villes : entre désertion et adhésion

4.4 – Localisation résidentielle

4.5 – La maison de retraite pour perspective

5 – LE RÔLE DES PROCHES

5.1 - L'impact de la proximité ou de l'éloignement géographique des proches

5.2 - Services rendus aux proches et aux moins proches

6 – EFFETS DE GENRE

6.1 – Vers une égalité homme – femme de l'usage de l'automobile ?

6.2 – Entre machisme et autodévaluation féminine

7 – COMMENT EN VIENT-ON À ARRÊTER DE CONDUIRE ?

- 7.1 – Quand vieillir est synonyme de santé dégradée
- 7.2 – Quand il y a addiction, comment se résoudre à arrêter de conduire ?
- 7.3 – Quelles tactiques sont mises en place ?
 - 7.3.1 - Tirer sur la corde
 - 7.3.2 - Quand 's'arrêter de conduire' est un événement planifié
- 7.4 – S'arrêter du jour au lendemain, après s'être fait peur
- 7.5 – S'apercevoir soi-même qu'on doit s'arrêter de conduire...
- 7.6 – Le rôle capital des proches et des prescripteurs
- 7.7 – Quand les conjointes rament à contre-courant
- 7.8 – Quand la voiture n'est plus le véhicule approprié pour se déplacer
- 7.9 – Se détacher de l'objet voiture

8 – QUELS REGARDS PORTER SUR L'AVENIR ?

- 8.1 – Une dépendance à l'indépendance
- 8.2 – Apprendre à être vieux
- 8.3 – La (mé)connaissance des programmes de maintien à domicile
- 8.4 – L'impact des politiques publiques

Conclusion

La génération des baby-boomers née après-guerre est désormais confrontée aux difficultés relatives à la fin de vie. Avancée en âge, cette génération n'en reste pas moins numériquement importante, tant grâce aux progrès de la médecine, qu'à l'amélioration des conditions de vie et de travail, dont elle a très largement bénéficié. Parmi les nombreux outils technologiques qu'elle a vu se démocratiser au cours du XXème siècle, l'automobile est l'un de ceux qu'il convient de mentionner tant il est emblématique de cette génération, de ses pratiques plus individualisées comme de ses aspirations à la liberté et à la mobilité sans entrave.

Nous allons prochainement assister à la fin de vie de la première génération à avoir connu et massivement utilisé la voiture tout au long de sa vie. La conduite concerne presque autant les femmes que les hommes de cette génération. La question qui se pose aujourd'hui – et qui ne se posait guère avec les générations précédentes – est celle d'un accompagnement au sevrage automobile avec l'âge. L'emploi d'un vocabulaire relatif aux addictions, comme nous le démontrerons dans ce rapport, n'est pas exagéré. Il souligne à quel point arrêter de conduire peut être vécu comme handicapant, déresponsabilisant voire humiliant pour bon nombre de personnes âgées aujourd'hui. Il souligne aussi qu'une frange de cette population vieillissante continue de conduire malgré des facultés et acuités limitées quitte à prendre des risques accidentogènes.

Comment se passe la démotorisation ? Est-elle liée à une incapacité physique ? À une perte de réflexes et de motricité ? À un événement traumatisant ? Aux conseils de proches ou de médecins ? Comment s'organise la résistance à la démotorisation ? Quelles stratégies ou tactiques sont employées pour dissimuler ou compenser un handicap ? Comment la décision d'arrêter de conduire peut-elle être mieux vécue et rendue plus acceptable ? L'automobilité entravée et l'immobilité contrainte ne deviennent-elles pas, aujourd'hui davantage qu'autrefois, d'importants facteurs d'exclusion des personnes âgées ? La génération des baby-boomers ne risque-t-elle pas d'en souffrir davantage que les précédentes ? Faut-il conditionner la conduite des personnes âgées à des contrôles médicaux de l'état de santé à partir d'un certain âge ? Toutes ces questions interrogent nos politiques d'inclusion des personnes âgées.

L'enquête

Inquiète à l'idée que les compétences à la conduite automobile de cette première génération disposant massivement du permis de conduire puissent subitement se dégrader, la Métropole Européenne de Lille (MEL) a commandé une enquête par panel afin de mieux comprendre et analyser les évolutions – dans le temps – des pratiques de mobilité de cette population spécifique. L'enquête est à la fois quantitative et qualitative. Elle a débuté en 2019 et se déroulera sur une période de 5 ans. Un échantillon de 1000 personnes (âgées de plus de 60 ans) vivant sur la métropole lilloise a été sélectionné en vue de participer au panel.

En parallèle de l'enquête quantitative, une enquête qualitative de type socio-anthropologique et compréhensive portant sur une trentaine de ménages a été initiée. En 2019-2020, le questionnaire comportait une importante trame biographique (histoire de vie). À l'aide d'une fiche AGEVEN (Vivier, 2006), on s'est interrogé sur les différents modes de transport utilisés au cours de la vie, sur les grandes ruptures relatives à la voiture (permis, achat, revente, accidents...). On a tenté d'établir des liens entre ces ruptures automobiles et des ruptures biographiques (déménagements, arrivée d'un enfant, mariages, séparations...). On s'est intéressé aussi aux valeurs liées à la mobilité, au progrès mécanisé, à

l'évolution des expériences de mobilité au cours de la vie ainsi qu'aux sentiments de sécurité/insécurité en ville, à pied ou en voiture. Enfin, on s'est focalisé sur la négociation des virages technologiques et communicationnels, sur les prises de risque éventuelles et sur les tactiques d'orientation dans l'espace urbain des personnes âgées. Au cours des prochaines années, la trame du questionnaire portera davantage sur les changements survenus depuis le précédent entretien.

La demande de la MEL était d'être associée à échéances régulières au déroulement de l'enquête qualitative afin de disposer, le plus rapidement possible, de premiers résultats et de pouvoir ainsi alimenter un questionnaire quantitatif en 2021. Ce document est d'abord une présentation organisée de la masse des témoignages recueillis lors de l'enquête qualitative réalisée auprès d'une trentaine de personnes âgées à l'automne 2019 – hiver 2020. Sa vocation est de tirer parti au mieux du travail colossal de retranscription que ces entretiens fleuves ont réclamé. L'intention est ici d'organiser une pensée cohérente à partir de ces *verbatim* et d'engager une analyse qualitative inductive.

Un livrable intermédiaire

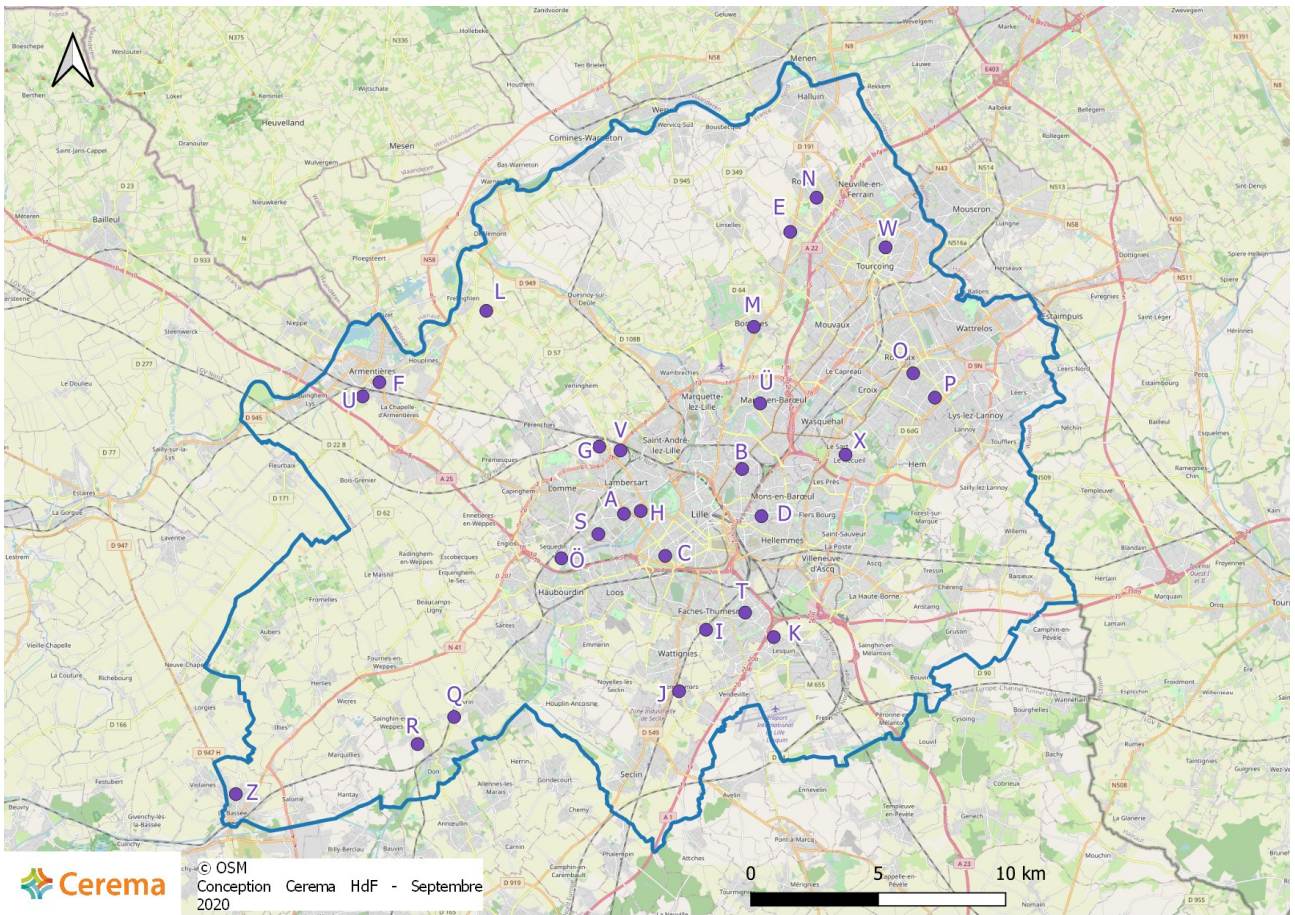
Ce rapport est d'abord un document de travail et de synthèse par classement thématique. Il ouvre toutefois plusieurs pistes d'analyse sérieuses. C'est la raison pour laquelle il nous a paru important d'en faire un livrable à part entière car certains témoignages nous semblent à la fois illustratifs et parlants. Nous avons procédé à un tri pour ne conserver que les témoignages les plus éloquentes. Mais nous sommes restés relativement exhaustifs afin de ne pas censurer la parole des personnes interrogées. Autant que possible, nous avons tenté de replacer le propos dans leurs contextes afin de les comprendre en profondeur. Bien sûr, tous ces témoignages ne pourront pas être repris dans le rapport d'étude final. Pourtant, une lecture intégrale a toute son utilité. Elle fait entrer dans le quotidien situé des personnes âgées de la métropole lilloise. On y découvre à la fois les contraintes qui pèsent sur la mobilité des personnes âgées, les valeurs auxquelles elles tiennent et qui gouvernent leurs actions quotidiennes, les ressources sur lesquelles elles peuvent – ou non – compter et les ancrages qu'elles ont construits au fil du temps à travers de multiples routines mises en place. On y découvre aussi leur niveau de connaissance (ou plutôt de méconnaissance) des services d'aide à la mobilité qui leur sont pourtant plus particulièrement dédiés.

En bref, ce document est une plongée au cœur d'un vécu quotidien, tout à fait subjectif et situé. Tous ces témoignages sont uniques et ne valent que pour les personnes que nous avons rencontrées. Pourtant, mis bout-à-bout et classés par thèmes, ils forment une trame dont la cohérence relative se révèle au fil des pages. Une véritable complicité est née entre enquêteur et enquêtés à l'occasion de ces entretiens. Elle nous a permis d'obtenir des témoignages parfois forts et intimes et d'aborder un sujet aussi tabou que la mort, par exemple. Notre souhait le plus cher est de retrouver le plus grand nombre de ces personnes à l'automne 2020 - hiver 2021 pour poursuivre ces entretiens malgré la vague épidémique qui a particulièrement affecté les personnes âgées au printemps 2020.

Ce rapport ne comporte aucune bibliographie ni référence à la littérature. C'est un choix délibéré afin de rester au plus près des discours d'acteurs. Un travail de mise en perspective théorique sera entrepris ultérieurement. Notre corpus des connaissances déjà accumulées sur la thématique des mobilités des personnes âgées viendra alimenter un second livrable, conclusif à la première année d'enquête, afin de contextualiser les résultats de cette investigation lilloise.

Pseudo	Adresse tronquée	Âge de la personne de réf.		PCS
			au moment de l'enquête	
M. Mme A	RUE DU MARAIS - LILLE		70	2
Mme B	AVENUE MORMAL - LILLE		71	3
Mme C	RUE MEXICO - LILLE		70	3
M. Mme D	RUE DES MONTAGNARDS - LILLE		68	3
M. Mme E	RUE DES BOIS BLANCS - RONCQ		71	3
Mme F	PL JULES GUESDE - ARMENTIERES		81	5
M. Mme G	AV DU GENERAL DE GAULLE - LOMPRET		84	3
M. Mme H	AV DU COLISEE - LAMBERSART		80	2
M. Mme I	RUE D EUROPE - FACHES-THUMESNIL		82	3
M. Mme J	RUE DU 8 MAI 1945 - TEMPLEMARS		80	3
Mme K	AV DE LA LIBERTE - LESQUIN		81	4
M. Mme L	CHE DE LA VACHERIE - FRELINGHIEN		67	3
M. Mme M	RUE DU BOSQUIEL - BONDUES		83	2
M. Mme N	RUE DE DELBRUCK - RONCQ		72	4
Mme O	RUE DU COQ FRANCAIS - ROUBAIX		63	5
M. Mme P	RUE DU CHEMIN NEUF - ROUBAIX		68	6
Mme Q	RUE VICTOR HUGO - WAVRIN		77	9
Mme R	RUE EMILE ZOLA - SAINGHIN-EN-WEPPES		76	4
M. S	RUE KUHLMANN – LOMME		86	3
M. Mme T	AV. 18 JUIN – RONCHIN		85	4
M. Mme U	CITÉ DES FERMES – LA CHAPPELLE D'ARMENTIÈRES		88	1
Mme V	RUE BLÉRIOT – LAMBERSART		80	5
M. Mme W	RUE DE MOSCOU – TOURCOING		88	5
Mme X	RUE L'ABBÉ BON PAIN - VILLENEUVE D'ASCQ		87	5
M. Mme Z	AVENUE PASTEUR - LA BASSÉE		79	6
M. Mme Ö	RUE MOLIÈRE – SEQUEDIN		72	3
M. Mme Ü	RUE DE LA CENSE À L'EAU – MARCQ EN BAROEUL		69	4

PCS				
1	Agriculteur			
2	Artisan, commerçant, chef d'entreprise			
3	Cadre et profession intellectuelle supérieure			
4	Profession intermédiaire			
5	Employé			
6	Ouvrier			
7	Élève, étudiant			
8	Chômeur n'ayant jamais travaillé			
9	Autre inactif n'ayant jamais travaillé			
0	N. R.			



Carte 1 : Situation géographique des 27 ménages rencontrés

Tableau 1 : Descriptif synthétique des ménages (17 couples, 9 femmes seules, 1 homme seul)	
M. Mme A Lille	<p>Le couple vient d'Armentières. Mme A étant absente, nous n'avons rencontré que M. A. La belle-mère de M. A est encore en vie et habite toujours à Armentières ce qui amène le couple à faire de nombreux allers-retours. De métier, M. A a été VRP et a donc été amené à faire beaucoup de route pour son travail. Le couple n'a pas eu d'enfant.</p> <p>1969 : M. A a le permis et sa première voiture. 1970 : Il réside et travaille à Merville 1975 : Mariage 1977 : Déménagement à Lille 2010 : Retraite</p>
Mme B Lille	<p>Mme B est née à Dunkerque. Elle a commencé à travailler à 14 ans. C'est une autodidacte qui a vécu dans l'ombre de son mari dans la première moitié de sa vie et qui dit maintenant être heureuse seule et attachée à l'indépendance. Elle voyage beaucoup à l'étranger.</p> <p>1967 : Permis + première voiture 1970 : Mariage + naissance du premier enfant, vit à Tourcoing. 1972 : Naissance du deuxième enfant 1985 : Divorce 1987 : Après une formation commerciale, Mme B devient assistante de direction. Elle aura plusieurs emplois à Valenciennes, Bondues, Wavrin, Marcq qui l'amènent à faire des déplacements jusqu'en Suisse ou au Luxembourg. 2003 : Retraite</p>
Mme C Lille	<p>Mme C passe son enfance rue Colbert, à Lille. Elle a été bibliothécaire et a travaillé à l'Université. Elle s'est mariée, a divorcé. Elle vit aujourd'hui seule mais se dit en couple avec un compagnon qui vit à Lesquin.</p> <p>1970 : Permis + licence d'anglais + mariage + 1^{er} emploi + 1^{ère} voiture 1973 : Naissance de son fils + maîtrise d'anglais 1974 : Poste de bibliothécaire 1977 : Divorce 1981 – 85 : Période où elle utilise le vélo 1995 : Nouveau compagnon 2014 : Retraite</p>
M. Mme D Lille (Hellemmes)	<p>M. et Mme D sont lillois et habitent Hellemmes. M. D a été fonctionnaire territorial à la mairie de Lille. Il a terminé sa carrière comme directeur d'EHPAD. Mme D n'a pas eu d'emploi. Ils sont très attachés à leurs deux voitures.</p> <p>Années 1960 : M. D va au lycée G. Berger en Mobyette 1972 : Permis obtenu à l'armée 1974 : Mariage 1977 : Premier enfant 1979 : Deuxième enfant 1987 : Déménagement à Hellemmes 1990 : Deuxième voiture 2005 : Retraite</p>
M. Mme E Roncq	<p>M. E est originaire Linselles. Il nous reçoit en présence de son épouse avec laquelle il n'a pas eu d'enfant.</p> <p>1970 : Permis moto 1974 : Permis voiture 1979 : Premier enfant (mais il y en a eu une fratrie de trois enfants)</p>

	<p>1980 : Premier mariage 1986 : Divorce 1990 : Emménagement à Roncq dans une première maison 2004 : Emménagement dans la maison actuelle à Roncq 2007 : Mise en couple avec sa nouvelle compagne 2019 : Remariage avec Mme E (qui a eu de son côté deux enfants) 2019 : Drame dans la famille : décès de la sœur de M. E dans un accident de moto face à une personne âgée en contre-sens sur l'autoroute.</p>
Mme F Armentières	<p>Mme F est née à Houplines. Elle commence à travailler en usine à 14 ans. Jusqu'à la naissance de son premier enfant. Elle a eu une interruption de 11 ans dans sa carrière puis reprend le travail ensuite. Mme F vit aujourd'hui avec sa sœur et a du mal à se souvenir des dates, y compris les dates de naissance de ses enfants.</p> <p>1962 : Mariage et emménagement à Houplines 1969 : Naissance de sa fille 1971 : Naissance de son fils 1985 : Divorce 1987 : Permis de conduire et première voiture 1988 : Décès de sa fille 1998 : Retraite + emménagement à Armentières</p>
M. Mme G Lompret	<p>M. G est notre interlocuteur. Mme G laisse trainer une oreille distraite à la conversation tout en faisant du repassage. M. G est né à La Madeleine. Il commence à travailler à 14 ans. Il a terminé directeur d'une entreprise dans le secteur des ponts & chaussées. Il a fait son service militaire en Algérie et a eu le permis à l'armée. Mme G a eu le permis à 28 ans.</p> <p>1956 : Permis à l'armée (M. G) 1958 : Mariage 1959 : Naissance des jumeaux 1961 : Emménagement à La Madeleine 1962 : Première voiture, celle de M. G 1971 : Seconde voiture, celle de Mme G. 1972-79 : Mme G travaille comme secrétaire dans l'entreprise de M. G 1986 : Emménagement à Lompret 1989 : Retraite de M. G.</p>
M. Mme H Lambersart	<p>M. et Mme H ont longtemps utilisé les transports en commun et la marche avant d'avoir une voiture, même s'ils avaient le permis. Ils ont eu une enfance à Lomme. Ils ont travaillé à Lille ; M. H travaillait dans les assurances bancaires.</p> <p>1959 : Permis de M. H 1963 : Permis de Mme H. 1966 : Mariage + emploi à Lille 1967 : Naissance du fils 1970 : Naissance de la fille + arrêt de la carrière de Mme H 1970 – 1974 : emprunt de la voiture des parents de M. H 1974 : 1ère voiture. 1996 : Déménagement à Lambersart 1998 : Retraite de M. H</p>
M. Mme I Faches- Thumesnil	<p>M. et Mme I viennent tous les deux du Pas-de-Calais : de Saint- Pol-sur-Ternoise pour Mme I, et de Frévent pour M. I. Ils ont été tous les deux enseignants. M. I a enseigné à Roubaix, Wattignies, Tourcoing, Armentières, Leforest. Mme I a enseigné à Lille, Armentières, Villeneuve-d'Ascq, Roubaix, Lens, La Madeleine. M. I a eu des responsabilités au sein de l'équipe municipale de la ville.</p>

	<p>1958 : Arrivée à Lille (pour leurs études) – Résidence universitaire + 3 déménagements à Lille.</p> <p>1961 : Mariage + emménagement à Lille</p> <p>1962 : Déménagement (Lille)</p> <p>1963 : Naissance du 1^{er} enfant</p> <p>1965 : Naissance du 2^{ème} enfant</p> <p>1967 : Naissance du 3^{ème} enfant + déménagement (Lille)</p> <p>1973 : Emménagement à Faches-Thumesnil</p>
M. Mme J Templemars	<p>M. J est originaire de Seclin. Il a fait ses études à Paris avant de revenir dans la région. Le métier de M. J était journaliste pour l'ORTF puis France Télévision. L'entretien se déroule en l'absence de Mme J, dont nous savons peu de choses.</p> <p>1958 : Permis de conduire + départ à Paris</p> <p>1959 : Premier emploi à Lens</p> <p>1959-61 : Service militaire en Algérie + première voiture</p> <p>1962 : Poste à l'ORTF (France 3 Lille) + emménagement à Lille</p> <p>1964 : Mariage</p> <p>1965 : 1^{er} enfant</p> <p>1968 : 2^{ème} enfant et emménagement à Templemars</p> <p>1999 : Retraite de M. et Mme J</p>
Mme K Lesquin	<p>Mme K vit seule. Elle est originaire de Lesquin. Elle n'a jamais conduit parce qu'elle n'a jamais eu le permis. Elle a d'abord vécu avec ses parents jusqu'à l'âge de 34 ans. Son émancipation a été relative puisqu'elle quitte le foyer parental pour se mettre en couple et aller habiter la maison de sa tante à Lesquin. Le couple n'a pas eu d'enfant.</p> <p>1955 : Embauche comme contrôleuse chez Thomson (Lesquin)</p> <p>1973 : Emménagement dans la maison de sa tante + mise en couple</p> <p>1995 : Retraite</p> <p>2003 : Décès de son compagnon</p> <p>2009 : Demande du bénéfice des aides proposées par le CCAS de la ville.</p>
M. Mme L Frelinghien	<p>M. et Mme L sont originaires de Pérenchies. Pour son travail (cadre dans le textile) M. L a été amené à beaucoup voyager. Il était très souvent sur la route. Pendant une période de deux ans, il a fait quotidiennement les allers-retours Pérenchies-Roissy en voiture.</p> <p>1969 : Permis de conduire de M. L</p> <p>1970-73 : Etudes à Lyon de M. L</p> <p>1974 : Emménagement à Lille + mariage + premiers emplois</p> <p>1979 : Permis de conduire de Mme L</p> <p>1982 : Naissance du fils + Emménagement à Pérenchies</p> <p>1983 : Naissance de la fille</p> <p>1985 : Emménagement à Pérenchies (accession à la propriété)</p> <p>1987 : Mme L met un terme à sa carrière</p> <p>1989 : Excès de vitesse marquant</p> <p>1990 : Emménagement à Frelinghien</p> <p>2002 : Départ du fils</p> <p>2003 : Départ de la fille</p> <p>2010 : Retraite de M. L</p>
M. Mme M Bondues	<p>M. M nous reçoit en l'absence de Mme M qui finira par nous rejoindre en fin d'entretien. M. M est né à Tourcoing. Il a eu des postes à responsabilité dans une entreprise de négoce de laine.</p> <p>1954 : Permis</p>

	<p>1956 : Premier emploi dans l'entreprise familiale 1960 : Mariage + déménagement à Wasquehal 1961 : 1^{er} enfant 1964 : 2^{ème} enfant 1973 : Emménagement à Bondues (pavillon) 1982 – 94 : Mme M ouvre une boutique de vêtements 1996 : Retraite de M. M 2002 : Emménagement dans un appartement à Bondues (initialement envisagé comme un simple investissement).</p>
M. Mme N Roncq	<p>M. N est originaire de Lille et Mme N de Roubaix. M. N a été ajusteur dans une usine de Five puis a travaillé à la mairie de Lille avant de travailler pour les HLM de Tourcoing. Mme N a été enseignante à Wattrelos puis à Roncq. Elle n'a pas le permis de conduire. 1965 : M. N travaille comme apprentis dans une usine de Fives 1966 : Service militaire 1967 : M. N travaille à la mairie de Lille 1968 : Le couple vit à Roubaix 1968 : M. N travaille à la communauté urbaine. 1969 : Déménagement de Roubaix à Wattrelos (logement de fonction de Mme N) 1972 : Naissance du premier enfant 1973 : Naissance du second enfant 1973 : M. N travaille aux HLM 1974 : Déménagement de Wattrelos à Roncq 1978 : Mme N a un poste à Roncq. 1987 : M. N travaille à la mairie de Tourcoing. 1995 : Emménagement dans une maison à Roncq. 2000 : Mme N est à la retraite 2006 : M. N est à la retraite</p>
Mme O Roubaix	<p>Mme O est née à Hautmont et vit à Jeumont, Fourmies puis Maubeuge dans son enfance. Elle a fait carrière à la banque BNP et a été en couple avec deux personnes. Elle vit seule depuis le décès de son second mari. Mme O n'a jamais passé le permis, persuadée que sa mauvaise vision l'en empêcherait. 1974 : Embauche à Maubeuge 1976 : Mariage et départ du foyer parental 1978 : Leçon de conduite + code 1997 : Divorce 1998 : Mutation à Valenciennes 1999 : Remariage 2004 : Mutation à Lille + déménagement à Wasquehal. 2005 : Mutation à Roubaix + déménagement à Roubaix. 2007 : Décès de son second mari + emménagement dans l'appartement actuel. 2016 : Retraite</p>
M. Mme P Roubaix	<p>Le couple vient du Douaisis. Ils sont ouvriers et ont commencé leurs carrières dans l'usine textile Phildar. Mais leurs situations professionnelles reflètent les affres de la restructuration du secteur. Mme P a le permis de conduire mais n'a jamais conduit. 1970 : Premier emploi de M. P à Roubaix. 1974 : Mariage + emménagement à Roubaix + embauche de Mme P. 1976 : Permis de M. P + naissance de leur fille 1981 : Permis de Mme P 1985 : Accident de la route (M. P roule sur le pied d'une enfant). 1990 : Suite à un licenciement, M. P travaille à l'hôpital.</p>

	<p>1991 : Fermeture de l'entreprise Phildar. 1991 : Mme P reste dans le textile et trouve un travail à Marcq-en-Baroeul (BDHV). 2001 : Mme P est licenciée et trouve un travail chez Auchan. 2011 : Mme P est à la retraite 2012 : M. P est à la retraite</p>
Mme Q Wavrin	<p>Mme Q est née à Wavrin et y a vécu toute sa vie. Elle a travaillé de 17 à 21 ans en filature d'abord, dans une fabrique de chaussure ensuite. Elle s'est ensuite mariée et a élevé ses 4 enfants. Son mari fera toute sa carrière dans le bâtiment. Mme Q a eu un accident suite auquel elle est devenue obèse. Elle a tenté de passer le permis mais n'y est pas parvenue. 1958 : Rencontre avec son mari. 1960 : Naissance du premier enfant. 1962 : Mariage 1964 : Naissance du 2ème enfant. 1968 : Naissance du 3ème enfant. 1974 : Naissance du 4ème enfant. 2012 : Décès du mari de Mme Q. 2017 : Accident et forte réduction de mobilité.</p>
Mme R Sainghin-en-Weppes	<p>Mme R est née à Sainghin et y a vécu toute sa vie. Elle a été adjointe au maire pendant 41 ans. Tout en faisant une carrière dans l'enseignement (lycée de Béthune, puis lycée de Douvrin). Aujourd'hui, Mme R est veuve et vit seule. 1962 : Permis 1964 : Mariage 1965 : Naissance du 1^{er} enfant. 1973 : Naissance du 2eme enfant. 1974 : Changement de poste. 2002 : Retraite + décès du mari de Mme R.</p>
M. S Lomme	<p>M. S est né à Lille. Il a fait presque toute sa carrière à l'usine Cargill (amidon de maïs), à Haubourdin. Aujourd'hui, M. S est atteint d'un cancer et éprouve de grandes difficultés pour se déplacer. M. S n'a jamais été en couple et n'a jamais quitté le foyer familial. Depuis le décès de sa mère, il vit seul. 1953 : Premier poste dans un cabinet de comptable. 1954-56 : Service militaire. 1957 : Embauche chez Cargill + première voiture 1967 : La famille déménage de Lille à Lomme pour ouvrir une « maison de commerce ». 1968 : Décès du père de M. S. 1989 : M. S fait l'objet d'un « départ anticipé » à la retraite. 1995 : Décès de la mère de M. S.</p>
M. Mme T Ronchin	<p>M. et Mme T sont originaires de l'Avesnois mais vivent à Ronchin de longue date. M. T a fait toute sa carrière dans la police et a terminé commissaire à Faches-Thumesnil. Mme T était enseignante en école primaire. 1954 : Permis de Mme T 1957 : Mariage + emménagement à Bousies 1958 : Permis de M. T 1959 : Emménagement à Ronchin 1960 : Naissance du 1^{er} enfant 1962 : Naissance du 2^{ème} enfant 1988 : Retraite de M. T</p>

	<p>1991 : Retraite de Mme T 2017 : Mme T arrête de conduire (DMLA) 2018 : M. T se fait renverser sur un passage piéton.</p>
M. Mme U La Chapelle d'Armentières	<p>M. U étant absent lors de l'entrevue, nous n'avons rencontré que Mme U. Le couple est originaire du Pas-de-Calais. M. U était chemineau et a travaillé à Armentières toute sa carrière. Il a bénéficié d'une retraite à 56 ans. Mme U a travaillé dans le commerce puis est devenue assistante maternelle. La fille aînée de M. et Mme U n'a pas quitté le giron familial. Elle a désormais 68 ans et est à la retraite.</p> <p>1952 : Naissance 1^{er} enfant 1954 : Naissance 2nd enfant 1957 : Naissance 3^{ème} enfant 1959 : Naissance 4^{ème} enfant 1968 : Emménagement à La Chapelle d'Armentières 1981 : Permis de Mme U 1986 : Retraite de M. U 1999 : Retraite de Mme U 2012 : Retraite de la fille aînée de M. et Mme U 2018 : Mme U ne souhaite plus conduire (nouvelle voiture)</p>
Mme V Lambersart	<p>Mme V vit en lisière de la commune de Lambersart. Elle est issue d'une famille d'agriculteurs de 6 enfants. Elle a travaillé à la ferme jusqu'en 1970 avant de se former à la comptabilité. Elle vit seule dans la maison de ses parents qu'elle a rachetée à ses frères et soeurs. Mme V est restée célibataire et n'a pas eu d'enfant. À la suite d'ennuis de santé, elle est restée 4 ans sans conduire ni marcher. Elle a pu s'y remettre au prix d'une longue rééducation.</p> <p>1960 : Permis 1968 : Emménagement de la famille à Lambersart 1971 : La ferme familiale est vendue 1971 : Emploi de comptable (commerce de chaussures). 1977 : Décès du père de Mme V 1980 : Rachat de la maison à ses frères et soeurs 1990 : Décès de la mère de Mme V 1996-2000 : Période sans conduire 2000 : Retraite</p>
M. Mme W Tourcoing	<p>Mme W est née à Tourcoing et M. W à Béthune. Ils se sont rencontrés dans le sud de la France avant de revenir dans les Flandres et finalement, de retourner à Tourcoing pour être en ville. M. W a le permis mais ne conduit plus. Il a arrêté avant ses 70 ans. Mme W n'a jamais passé le permis. Ils n'ont ensemble aucun enfant mais M. W a eu six enfants d'une précédente union. L'entrevue s'est faite avec Mme W. Elle se déroule en présence de M. W mais il est allongé sur un lit médicalisé et manifestement incapable de suivre la conversation. Il y a une grande différence d'âge entre les deux (Mme W est née en 1950 alors que M. W est né en 1931). Mme W a été successivement standardiste, ouvrière, secrétaire, gouvernante. M. W a travaillé à la SNCF et comme agent de douane.</p> <p>1955-65 : Période sur laquelle sont nés les enfants de M. W 1970 : Premier emploi de Mme W, à Tourcoing 1987 : Mme W part en Provence (Cap Martin, Cannes, Mougins, Vallauris) pour y trouver du travail. 1990 : Mariage et emménagement à Wulverdinghe + retraite anticipée de M. W 1990-92 : Période où Mme W travaillait la semaine à Paris et revenait le WE. 1998 : M. W arrête de conduire, revente de la voiture 2000 : Mme W arrête de travailler pour s'occuper de son mari.</p>

	2011 : Emménagement à Tourcoing.
Mme X Villeneuve d'Ascq	Mme X est née à Boulogne/Mer. Enseignante, elle a fait carrière dans l'enseignement spécialisé (enfants en échec scolaire). Elle n'a mentionné aucun conjoint mais a eu une fille adoptive. 1958 : Permis 1969 : Poste à Flers + déménagement à Mons-en-Baroeul. 1974 : Emménagement à Villeneuve d'Ascq 1994 : Retraite 2018 : Décès de sa fille 2020 (mars) : Emménagement programmé en résidence pour personnes âgées à Mons-en-Baroeul.
M. Mme Z La Bassée	M. et Mme Z sont originaires du bassin minier, d'une même cité de Mazingarbe. Mme Z n'a pas le permis et n'a travaillé que deux ans avant d'avoir des enfants. M. Z a été ouvrier en usine 1963 : Mariage + permis (M. Z) + Emménagement à Mazingarbe. 1966 : Naissance 1 ^{er} enfant 1967 : Naissance 2 ^{ème} enfant 1970 : Emménagement à Avion + première voiture 1972 : Emménagement à La Bassée 1972 : Naissance 3 ^{ème} enfant 2000 : Retraite (M. Z)
M. Mme Ö Sequedin	M. Mme Ö viennent tous les deux du Pas-de-Calais. Mme Ö a fait carrière chez EDF (bureaux de la Citadelle puis d'Euralille). Et M. Ö a d'abord été professeur de musique avant de travailler à Wasquehal dans la logistique (chef de dépôt). 1966-67 : Service militaire de M. Ö 1967 : Permis de Mme Ö 1968 : Permis de M. Ö 1969 : Mariage + Emménagement à Béthune 1970 : Naissance de leur fille 1975 : Naissance de leur fils 1976 : Emménagement à Lambersart + emploi à Lille de Mme Ö 2002 : Retraite (pour M. et Mme Ö) 2005 : Emménagement à Noyelle-lès-Vermelles 2015 : Emménagement à Sequedin
M. Mme Ü Marcq-en- Baroeul	M. et Mme Ü sont tous deux originaires du Pas-de-Calais. Mme Ü est absente au moment de l'entrevue. M. Ü a fait carrière dans la direction de structures associatives importantes et, aujourd'hui encore, conserve une activité bénévole au sein de plusieurs conseils d'administration. M. et Mme Ü présentent la particularité d'avoir vécu toute leur vie de famille dans la même maison. Ils ont eu tous les deux leur permis à 18 ans. 1968 : Permis (M. Ü) 1973 : Première voiture 1974 : Mariage + emménagement à Marcq-en-Baroeul (maison actuelle) 1981-86 : Naissances de leurs 4 enfants 2011 : Retraite de M. Ü

Introduction

En guise d'introduction, commençons par nous plonger dans la réalité quotidienne vécue d'un corps âgé dans l'espace public. On l'oublie souvent mais le fait d'être vu vieux ou vieille peut aussi faire l'objet de discriminations. Celles-ci passent par une dévalorisation de l'opinion des personnes âgées ou de leurs comportements. On parle ici d'âgisme. Le fait de devenir subitement transparent aux yeux des personnes plus jeunes constitue une première facette de cette stigmatisation.

Parfois, je me promène dans les rues. Et je suis transparente... avec les jeunes qui ont des écouteurs sur les oreilles et se déplacent à trottinette. Mais heureusement, certains sont polis. (Mme K, Lesquin)

Avec mes voisins [immédiats] il y a pas de contacts. Je suis trop âgé pour eux. L'exclusion des personnes âgées je commence à connaître. (M. J, Templemars)

L'ignorance est lourde de sens. L'âgisme, c'est aussi se trouver là où la norme ne nous avait pas assigné de place, par exemple à 1h30 du matin sur une route de campagne. Passé 70 ans, cette présence devient incongrue et socialement condamnable.

Une fois on rentrait de chez notre fils. Et puis on voit une voiture arrêtée au milieu de la route : c'était la police. Ils nous arrêtent, les papiers etc... Puis ils nous demandent ce qu'on fait sur la route à cette heure. « Surtout vous madame à votre âge », ils me disent comme ça. (Mme G) Ben on leur a dit qu'on était allé garder notre petite fille handicapée. Mais je ne vois pas pourquoi, parce qu'on a notre âge, on ne pourrait pas conduire. On ne boit pas en plus ! C'est de l'âgisme de la part de la police. Du coup maintenant on préfère prendre l'autoroute pour éviter la police. Ça fait peur à 1H30 du matin des gros phares qui nous arrêtent. Et ils n'indiquent même pas que c'était la police. On a vraiment eu peur. (M. G, Lompret)

Le poids du regard d'autrui signifie à quel point la déchéance peut être humiliante. Ce regard en condamne les signes : la lenteur et surtout l'excès de précaution, par exemple sur la route.

Nous on respecte [le code de la route] et puis les jeunes, ils vous doublent [et font une queue de poisson] par devant. (Mme F, Armentières)

Il y a de plus en plus de gens sur la route, et de plus en plus de cons qui vous klaxonnent parce que vous faites du 60 km/h, et que c'est limité à 60 et ça ne leur plaît pas. Ils en profitent parce que je suis une vieille dame. **Quand on est en voiture, on se fait traiter de vieille dame ?** De vieille conne, oui ! On respecte tellement le code de la route qu'on se ferait massacrer parce qu'on ralentit. C'est fou. Il y en a qui sont dangereux ; et ce n'est pas forcément des jeunes. C'est des fous du volant. (Mme C, Lille)

1 – LES MODES DE TRANSPORT DES PERSONNES ÂGÉES

1.1 - Les transports en commun

Nous avons rencontré, parmi les personnes âgées, des incondtionnels des transports en commun. C'est le cas de Mme O qui habite Roubaix, à proximité d'une station de métro et qui ne se déplace qu'avec les bus, métro et tramway.

Et vous utilisez les transports en commun ici à Roubaix ? Ah oui oui. J'utilise essentiellement le métro et le tramway. Le bus c'est rare juste pour aller chez le médecin. **Le métro pour aller jusqu'à Lille ?** Ça dépend mon humeur parfois le métro, parfois le tramway. Mais si j'ai le temps je préfère prendre le tramway. **Pourquoi ?** Bah je ne dirais pas que je suis claustrophobe, mais je me sens mieux dans le tramway que dans le métro. Je me sens moins enfermée. (Mme O, Roubaix)

Précisons que Mme O vit seule et n'a pas le permis de conduire. Pour bon nombre de personnes âgées qui privilégient la voiture, les transports en commun ne sont choisis que de façon très ponctuelles et exceptionnelles. C'est le cas de Mme B qui ne les utilise que pour se rendre à l'aéroport quand elle se rend en Thaïlande, ou encore de M. et Mme G qui ne le prennent qu'en période de braderie.

Et du coup les transports en commun vous ne les prenez pas du tout ? La dernière fois, ça remonte à loin. Pour aller à la braderie de Lille ? On y est allé avec des amis, on mettait la voiture près de l'avenue de Dunkerque, puis le métro. Parce que pendant la braderie, le métro, il est tranquille [sécurisé]. (M. G, Lompret)

Vous ne prenez jamais les transports en commun ? J'évite les transports en commun, je les déteste cordialement. On ne les prend jamais. **Vous avez testé ?** Non, je ne préfère pas. J'avais un collaborateur qui m'appelait souvent parce que tel transport ne partait pas... pour l'amener. (M. L, Frelinghien)

Nous avons été surpris de comprendre, au fond, que beaucoup de personnes âgées font état d'une grande méconnaissance des transports en commun, tant des services offerts que des prix pratiqués ou des garanties offertes.

1.1.1 – Représentations sociales : des TC faits pour les personnes âgées ?

Les transports en commun, véhiculant parfois une image de lenteur (notamment pour les bus) sont souvent, dans les représentations sociales, associés aux modes des plus jeunes (les adolescents) et des plus âgés (les retraités) : publics captifs, non-actifs et supposés disposer de davantage de temps. La réalité est parfois bien différente. M. S explique pourquoi il ne prend plus le bus :

Quand je me relève il faut que je me raccroche à quelque chose. Dans un bus, le temps que je me remette debout, la porte elle va se refermer. Je ne prends plus le bus. Pourtant je suis bien placé ici. La ligne de bus c'est une des meilleures, la 10. Pour aller à la cité, c'est juste sur le trottoir d'en face et pour aller à la gare dans l'autre sens, c'est un petit peu plus loin. Ce n'est pas lié à la distance [de l'arrêt]. Ce matin j'ai été à la pharmacie, c'est beaucoup plus loin. Non c'est le fait d'être assis [dans le bus sans pouvoir] me relever à un moment donné. (M. S) **Il vous faut attendre que le bus soit complètement arrêté pour pouvoir commencer à vous lever ?** Oui car je ne peux pas avancer sinon. Ce n'était pas comme ça il y a 3 ou 4 ans. (M. S, Lomme)

D'après certaines personnes ne vivant pas dans les centres urbains denses de la métropole, on ne bénéficie pas toujours des bus surbaissés et arrêts aménagés pour être ajustés à la hauteur des véhicules ou pour une attente prolongée. C'est le cas de Mme F qui vit à Armentières ou de Mme Q à Wavrin :

Dans les bus, c'est que c'est haut pour monter. Ça devrait être comme dans les camping-cars qu'il y a le marche-pied qui sort. Parce que des fois c'est haut. (Mme F, Armentières)

Et il y a moyen d'attendre assise ? Non, pas du tout ! Toujours debout. **Et s'il pleut vous êtes sous la pluie ?** Oui, s'il pleut on est sous la pluie. C'est ce que tout le monde dit... il devrait y avoir un abri. Mais il y a tellement de casseurs maintenant... (Mme Q, Wavrin)

L'idée que les personnes âgées seraient captives des transports en communs est très largement à nuancer. D'une part parce que bon nombre prolongent leur utilisation de la voiture. D'autre part parce que la performance des réseaux de TC dans le périurbain est si dégradée qu'on a parfois meilleur temps de parcourir la distance à pied. Or pour bon nombres de personnes de plus de 70 ans, contrairement aux plus jeunes générations, l'idée de parcourir 4 ou 5 km à pied n'a rien d'incongru.

Est-ce que ça vous arrive d'utiliser les transports en communs ? Très rarement. C'est que... quand il y en a qui s'en vont... t'en as un à 9h ou quoi, mais pour les gens qui veulent partir à 11h... y en a pas. C'est le manque de transport en commun [le problème], pour moi j'dis : s'il y en avait peut-être toutes les heures ça serait beaucoup plus pratique. La correspondance La Bassée – Lens / Lens – Béthune c'est pareil, il n'y a pas d'autobus. Moi, les bus, je pense qu'il n'y en a pas assez. Si vous le loupez, vous êtes ... jusqu'à l'après-midi, et encore peut-être jusqu'au lendemain je ne sais pas. Alors forcément s'il faut poireauter pendant 2 heures pour le bus [on fait autrement]. D'ailleurs une fois j'ai dit : « si j'y allais à pied j'irais plus vite que le bus ». Je l'ai déjà fait hein. Comme je fais de la marche [sportive]... La dernière fois que j'ai été à l'ophtalmo [à Lens] j'en suis revenu à pied. (M. Z, La Bassée).

Le propos de M. Z montre à quel point le cadencement des services de transports en commun est utile (tant pour la mémorisation des horaires que pour garantir une régularité minimale du service). À des difficultés générales liées aux services de transport insuffisants dans le périurbain s'ajoute, dans le cas de M. Z, une difficulté particulière liée au fait qu'il réside à La Bassée. Ce territoire de la MEL est bien plus éloigné de Lille-Roubaix-Tourcoing que de Lens ou Béthune. Or un périmètre de transport urbain a tendance à être radial, ce qui, ici, désavantage M. Z.

1.1.2 – Transports en commun et sécurité

Outre les raisons de santé qui peuvent en limiter la pertinence d'un point de vue physique, l'usage des transports en commun peut susciter des appréhensions davantage psychologiques chez certaines personnes. La question récurrente est celle du sentiment d'insécurité en présence d'inconnus.

Et il vous arrive de prendre le métro ? Oh non. Je préfère être en surface. **C'est une question de claustrophobie ?** Non, c'est une question de sécurité. (M. N, Roncq)

Vous prenez les transports en commun ? C'est très rare. Je ne vais plus à Lille, même si jusqu'à largement mes 40 ans, je passais mes journées à Lille. Je préfère éviter les transports en commun. Ce n'est pas très sécurisé : donc j'y vais parfois avec mes voisins pour être plus sécurisée. Je ne suis pas à l'aise dans les bus. J'ai peur de l'agression même si ça n'a jamais été le cas et que ce n'est pas une obsession. (Mme K, Lesquin)

Roubaix c'est moins bien fréquenté. Maintenant ils ont mis des portiques [à l'entrée du métro]. Mais même en pleine après-midi, c'est un peu juste. Je ne me sentais pas en sécurité avec tous ces gars cagoulés. (M. A, Lille)

Vous diriez que la voiture est indispensable au quotidien ? Oui. Enfin... si on doit aller à Lille... on a le bus. C'est juste qu'on n'est pas habitué au bus. Les transports en commun lillois, j'en ai pris peur. Avant je prenais le métro quand j'allais seul à des réunions sur Lille. Mais on a pris peur du métro, on l'avoue, pour l'insécurité. C'est des amis qui disaient : « ne reviens plus de tes réunions le samedi soir à 19h30 en métro, tu vas te faire voler ton portefeuille ». **Et vous-mêmes vous avez eu de mauvaises expériences en métro ?** Non. Mais je me rendais compte que j'étais seul dans la rame de métro. Et ça c'est inquiétant. Et puis il y a beaucoup de bus qui ont été attaqués. Il y a même une fois une conductrice du bus qui a été tabassée. (M. G, Lompret)

La taille des véhicules semble jouer un rôle important dans la construction du sentiment de confiance que les personnes âgées se forment au sujet des transports en commun. Le plébiscite des petits véhicules et navettes à taille humaine, offrant un service de transport collectif plus personnalisé trouve ici une part de son explication.

Il y a des lianes [qui passent], deux bus énormes. Quelques fois il y a 3 personnes dedans [M. et Mme E. habitent en bout de ligne]. Je ne comprends pas pourquoi il n'y a pas de plus petites navettes. **Parce que s'il y avait un réseau de petites navettes vous l'utiliserez ?** Ça pourrait être une alternative. Je ne sais plus où... si... c'est dans les Weppes, mais il y a justement des villages qui se sont regroupés et les gens font un appel à la demande [à une navette]. On peut les transporter. (Mme E, Roncq)

1.1.3 – La gratuité des TC : une revendication ?

Certaines personnes interrogées ont entendu parler de l'initiative de villes comme Dunkerque qui ont rendu l'ensemble de leur réseau de TC gratuit. Elle recueille un certain succès auprès de ces personnes, généralement attachées au bénéfice de services publics de qualité et gratuits.

Ça a un coût quand on le prend au ticket, [le métro]. Et j'estime que la MEL devrait faire l'effort [de la gratuité], comme à Dunkerque. (...) Dans nos projets à venir, c'est justement de limiter les transports. Parce que ça joue en ville, et qu'aujourd'hui si les transports en commun peuvent être « bon marché » c'est aussi l'occasion de les prendre. Mais là, au prix où ça en est, moi je dis non quoi. (M. D, Lille)

Le bus c'est 1,50 €, donc pour nous deux ça fait 6 euros. 6 euros ça fait 4 litres de carburant ! Avec ça vous faites 70km, alors qu'en bus aller-retour on en fait 30 (M. N, Roncq)

Les témoignages recueillis montrent que la dimension économique continue à être un frein à la mobilité en transports en commun, y compris au sein de la population âgée. Toutefois, plusieurs personnes admettent que le service a un coût et qu'il soit légitime qu'il ait un prix. Mais elles nous font part de leur exaspération quant à la pratique de la fraude.

Les offres tarifaires sont correctes : 10 trajets pour 11 euros, ça va. Ce qui m'embête c'est que les gens ne payent pas. (M. A, Lille)

Moins attachées à la perspective d'une gratuité des transports en commun, M. A insiste davantage, en revanche, sur ses attentes en matière d'amélioration de la qualité de l'offre proposée.

On attend impatiemment le projet d'une navette fluviale sur la Deûle. (M. A, Lille)

1.1.4 – Réseau Ilévia : quels changements produits dans le quotidien des personnes ? Vers une amélioration des dessertes ?

M. et Mme Ö ont accepté de participer à l'enquête dans l'intention d'exprimer leur mécontentement au sujet du nouveau réseau Ilévia. Ils habitent à Sequedin et, avec le nouveau réseau Ilévia, estiment avoir perdu au change. Leur utilisation des bus était complètement entrée dans les routines du quotidien :

Je travaillais au Champ de Mars à l'EDF. Et quand je suis partie [travailler] à Euralille, c'est là que je me suis mise à prendre le bus. C'était en 1995. (Mme Ö) **Le bus vous emmenait directement au travail ?** Oui. Je descendais à la gare [Lille Flandres]. Euralille, c'était tout près. (...) Et jusqu'à maintenant, ne serait-ce que pour aller à Lille, on évitait de prendre la voiture. C'est pour ça qu'on prenait les bus. Mais maintenant qu'ils nous ont supprimé un tas de bus là... [on reprend la voiture]. La corolle ne passe plus qu'une fois toutes les heures. Je vois, l'autre jour où on a voulu aller voir notre fils [qui vit à Bourges]... Il a fallu que notre fille nous conduise à St Philibert. Et là on a pris le métro jusqu'à Lille Europe. Au retour, on a voulu prendre le bus. Mais on a dû attendre. On est arrivés à Lille à 5h15 et on est arrivés à la maison à 6h45. (Mme Ö) C'était laborieux.

(M. Ö) On a attendu jusqu'à 6h15 le bus (corolle). **Et avant la Corolle passait plus souvent...** Ah ben oui. Il y en avait tout le temps. Toutes les 10 mn je ne sais pas... C'était pratique quand on voulait acheter une bricole à Auchan... on a une carte Pass Pass. C'était tout de suite. Maintenant, non. Il faut attendre 1h ! Et puis c'est tout un circuit avant d'y arriver. (M. Ö) **Elle fait des détours la ligne ?** Ben moi je ne comprends pas... il n'y a pas eu de sondage auprès des gens. Ou seulement après que tout ait changé. Je ne sais pas pourquoi ils ont fait ça. Encore, nous, on ne travaille plus. Mais pour les gens qui travaillent, ça a créé des difficultés d'horaires. Mais les gens de Sequedin, ils sont en majorité âgés... (Mme Ö). Par ici, oui. **Vous-même, est-ce que vous prenez plus souvent la voiture depuis ce changement ?** Ah oui. (M. Ö) Oui... oui. (Mme Ö) Par la force des choses. Oui, c'est une certitude. (M. Ö) **Parce que vous aussi, Monsieur, vous preniez le bus fréquemment ?** Ah oui, depuis la retraite, oui. (M. Ö) **Donc l'habitude était prise et subitement... c'est devenu compliqué de prendre le bus.** Voilà. Voyez, on aime bien aller à Lille, passer la journée ou aller au restaurant. Eh bien il y a longtemps qu'on ne l'a pas fait... (M. Ö) Il n'y a plus rien de direct ! Il faut aller chercher... soit le métro ou bien aller sur Lomme. Il y a aussi un bus qui va vers la gare. Mais je ne sais pas le tour qu'il fait. (Mme Ö) Il y a 15 jours on est allé avec mon frère au restaurant à Lille. On a pris la voiture. Et on a mis trois quarts d'heure, 1h... pour arriver. (M. Ö) On a mis la voiture sur le parking d'Intermarché à Lomme. Et après le bus et encore le métro. Presqu'une heure de trajet pour aller à Lille alors qu'avant ça se faisait facilement ! (Mme Ö, Sequedin)

Il nous a semblé intéressant de conserver ce témoignage dans son intégralité. Il montre à quel point les routines de mobilité qui avaient été trouvées grâce à un réseau de bus performant ont, du jour au lendemain, été altérées et compensées par un surcroît d'usage de la voiture. La déception liée au nouveau réseau est d'autant plus grande que M. et Mme Ö étaient devenus de fervents défenseurs des transports en commun. M. Ü habite à Marcq en Baroeul et fait un constat proche.

On préférerait n'avoir qu'une voiture et opter à la fois pour le vélo et les transports en commun. D'ailleurs, quand on était desservi par la liane 12, on prenait moins souvent la voiture, ce qui nous permettait d'avoir des possibilités de transports très réguliers, très facile... en prenant le bus ici, à la mairie de Marcq sans problème. Alors que maintenant, c'est le capharnaüm. J'avoue que je suis plutôt très déçu de la politique qui a été menée suite au transfert de Transpole vers Il-évia. Soyons objectifs, les prestations de service sont de moins bonne qualité. Mais je pense qu'on en a pour les sous qu'on veut bien y mettre ! La commande a dû être faite pour payer moins cher... Les amplitudes horaires ont été dégradées. Et on voit deux bus qui se suivent et après, il n'y en a plus pendant une heure. Ce capharnaüm est arrivé pile au moment où on a définitivement donné notre seconde voiture à notre fille qui l'utilisait de fait. Et on se posait la question de racheter ou non une deuxième voiture. Mais vu la situation, on en a racheté une. La dégradation du service public a déclenché cet achat. C'est d'ailleurs ce qui fait que j'ai répondu à cette enquête. Car d'habitude, on répond peu aux enquêtes. Je souhaitais faire part de mon mécontentement. (M. Ü, Marcq en Baroeul)

La démarche de M. Ü montre l'impasse dans laquelle se trouvent les usagers des transports en commun pour exprimer leurs doléances. Ils ont le sentiment de ne pas trouver le moyen de communiquer avec Il-évia. Et plus généralement de ne pas être écouté et encore moins entendu. M. Ü poursuit :

J'ai essayé pendant un certain temps d'aller sur le site [internet pour m'exprimer], mais j'ai abandonné quand j'ai vu la galère que c'était... ils ont tout fait pour qu'on ne puisse pas y accéder. On ne peut pas dire qu'il n'y a pas de démarche qualité [chez Il-évia] mais c'est une démarche d'échec. Certes, on est tous traités à égalité [face au site Internet] mais c'est une égalité par le bas... le degré 0 de la démarche qualité. Et pour moi, c'est peu acceptable. Donc à un moment, j'ai essayé de contacter la mairie. J'ai eu un message un petit peu flou. Bon, j'aurais eu le maire en face à face, il m'aurait dit « c'est pas moi c'est la MEL »... et la MEL, c'est compliqué. Mais j'ai quand même été déçu que le maire ne manifeste pas plus son mécontentement publiquement pour montrer son soutien à la population marcquoise. Mais au lieu de ça, il a lui aussi dit qu'*in fine*, le service était meilleur. Moi je ne vois pas où est le meilleur service. (M. Ü, Marcq en Baroeul)

1.1.5 – L'information et sa fiabilité

Les personnes interrogées expriment parfois leurs craintes de ne pas voir arriver un bus ; ou plus exactement, de ne pas être informées d'un aléa provoquant son retard ou l'impossibilité de son passage.

Il y a toujours des bus [qui passent à Wavrin], mais là, la dernière fois je devais aller chez le coiffeur je suis partie à 9H55 pour 10H12, je mets 10 minutes à faire d'ici jusqu'à Lidl [où se situe l'arrêt]. Eh bien je suis restée là jusqu'à 10H20. **Il n'est pas passé ?** Si j'en ai vu un. Il a passé le rond-point et il est reparti sur Wavrin [sans passer par l'arrêt]. Avant on en avait à partir de 7h du matin et jusqu'à 20h. Maintenant même

quand tu es à l'arrêt du bus à l'heure, ils ne passent pas. **Pour les horaires vous faites comment pour savoir quand passe le bus ?** Bah c'est compliqué. Ils ont mis le bus 61, puis 200 et je ne sais pas quoi... après savoir s'il passe... j'en sais rien. Parce que les horaires [ont été affichés sur le totem] tout en haut. Mais tout en haut moi, je ne les vois pas, je n'arrive pas à lire même avec mes lunettes. Du coup mon amie a pris les photocopies et puis je me repère là-dessus. Et quand j'y vais pour attendre le bus et ben... il ne passe pas. (Mme Q, Wavrin)

On supprime assez souvent le 51. **Ah bon ?** Oui, assez souvent j'ai failli rater mon train. J'ai appelé mes voisins. **C'est le bus qui est supprimé ?** On ne sait pas pourquoi... il est supprimé. Est-ce qu'il y a un embouteillage, est-ce qu'il y a un problème, mais le 51 dans l'après-midi celui [qui passe] vers 15h c'est arrivé plusieurs fois. Je suis allée demander à des amis : « Vous pouvez me conduire au train parce que... ». **Et du coup vous avez failli le rater à cause de ça.** Ah oui oui, et ils ne préviennent pas, hein. Il n'y a pas d'information sur le truc [l'écran du SAIEV]. C'est ennuyeux. Je fais attention, je prends celui d'avant, toujours. Quand je vais à Nancy j'ai un train vers 18h, donc je préfère attendre une heure hein... je prends toujours de la marge (Mme V, Lambersart).

Alors qu'un système d'information voyageur a été déployé sur un nombre important d'arrêts afin de mieux informer les usagers et de leur permettre de mieux organiser leurs déplacements, les problèmes décrits paraissent étonnants.

Proposition : envisager un audit du SAIEV d'Ilévia mis en place par Kéolis afin de pointer les raisons des possibles dysfonctionnements. Du point de vue de l'utilisateur, rien n'est pire que de disposer d'une information fautive, partielle ou erronée.

1.2 - Les deux-roues moteurs

Peu de témoignages mentionnent les 2RM. Toutefois, les personnes interrogées rappellent parfois que les 2RM ont été les véhicules qui leur ont donné une première forme d'autonomie avant d'accéder à la voiture.

C'était dans les années 70. On avait des mobylettes à l'époque. On avait chacun une mobylette. J'allais partout avec. Je faisais tout avec ça. Il y avait un gars en face là, il avait une voiture. On partait en même temps, on arrivait presque en même temps sur le parking de l'usine. (M. Z, La Bassée)

Au début de notre mariage, on n'avait pas de voiture. On prenait donc le bus jusqu'au Sapin Vert. Et puis moi j'avais mon solex. (M. N, Roncq)

Les personnes se souviennent d'une époque où l'insécurité routière n'avait pas encore terrorisé les parents qu'ils étaient.

On a eu deux enfants. En 1961 et 1964. Deux filles. Dès 14 ans elles ont eu une mobylette. C'était plus facile pour elles de se déplacer pour aller chez une copine, à l'école. Elles allaient au collège de Marcq toutes les deux. (M. M, Bondues)

M. A a investi dans un scooter au moment de la retraite, mais il reconnaît ne plus vraiment l'utiliser désormais. M. E ne l'utilise plus qu'occasionnellement.

À l'époque je gardais mes neveux le mercredi qui habitent Marquette. Pour y aller sans voiture, en transports à 7h30 c'était pas facile. Donc j'ai acheté un scooter. De temps en temps je m'en sers moins. C'est pas l'équivalent mais... je me méfie. (M. A, Lille)

Vous avez un scooter ? Vous l'utilisez à quelle occasion ? C'est plus pour aller en ville, à Roubaix, Tourcoing ou à Lille lorsque j'ai un rendez-vous chez un spécialiste ou même faire des courses. C'est plus facile pour stationner qu'en voiture. Mais il faut que les conditions météo soient agréables. (M. E, Roncq)

1.3 – La marche

Les personnes interrogées ont parfois connu une époque, dans l'enfance notamment, où il n'y avait pas d'autre moyen de se déplacer que la marche. Cette tranche de leur histoire de vie les a amenées à ne pas s'effrayer des distances. Leurs représentations des distances « marchables » sont considérablement élargies.

Quand on était là-bas à la campagne [à Wulverdinghe] je faisais mes 10km/jour parce qu'il m'est arrivé d'aller à la pharmacie, d'y aller à pied. Elle était à 5km. Je marchais beaucoup, ça ne m'a jamais dérangé. Si ce n'est pas un plaisir, au moins ce n'est pas une contrainte. Et puis, ne sachant pas faire autrement, faut bien. Voilà. (Mme W, Tourcoing)

Quand je travaillais à Lille dans les assurances, près de la gare, pendant 25 ans j'ai fait la route [Lammersart – Lille - Lammersart] trois fois par jour à pied. Ça faisait 15 km. Maintenant je marche un peu moins qu'avant. (M. H, Lammersart)

Moi pour aller au lycée d'Arras, mon père me conduisait le lundi matin, et je rentrais le samedi dans l'après-midi en bus. Mais quand il faisait beau, je marchais 3km à pied. Ce n'était pas un problème. Je finissais parfois à l'arrière d'un tracteur. [Autrefois], la voiture, on ne s'en servait que le week-end pratiquement. On avait pris l'habitude de marcher. Même là quand on va assez près, on y va à pied. Parce que vous vous rendez compte ici, il y a une école primaire à 500m, il y a des gens qui prennent leur voiture pour amener les enfants ! (M. I, Fâches-Thumesnil)

Avant je faisais tout à pied. En dessous de 3,5 km je ne prenais pas la voiture. [Si on la prenait] c'est parce qu'il fallait ramener les bagages. Pendant longtemps j'ai fait une heure ou deux de marche tous les jours. Les enfants ils allaient à l'école à pied. Maintenant on sort la voiture pour un oui ou pour un non. (M. S, Lomme)

Aujourd'hui encore, ces personnes qui ont beaucoup marché par le passé marchent volontiers dans les limites de leurs capacités physiques.

Quand je vais à Lille une ou deux fois par semaine j'y vais à pied. Ça fait 40 min de marche pour aller dans le centre. (M.A, Lille)

J'ai des problèmes cardiaques. Je me déplace toujours avec un déambulateur, ça me permet de mettre mes courses, et de me tenir mieux. C'est seulement quand vraiment il fait un temps pourri que je vais à pied et que je reviens en bus. Mais sinon, je m'oblige à marcher ; ça ne me coûte pas, j'adore marcher. (Mme W, Tourcoing)

Hier c'était le jour des cartes. **Donc vous êtes allez au club à La Bassée ?** Ouais, jusqu'à la Place des Saint-Augustin là. **Et vous y êtes allez comment ?** Hier, j'étais à pied. Autour de La Bassée, à moins de cinq kilomètres : pas d'auto hein ! (M. Z) Mais comme moi je ne peux pas beaucoup marcher parce que j'ai des problèmes, donc quand on sort à deux bien souvent, c'est la voiture. (Mme Z, La Bassée)

Hier je suis allée au club et à la boulangerie, à pied. J'ai des jambes du tonnerre ! J'ai un caddie. Je ne suis pas trop fatiguée en revenant. Je fais des étapes aux arrêts de bus pour me reposer sur les bancs, car il n'y a pas de banc dans la rue. (Mme K, Lesquin)

[Moi avant] je connaissais Lille, le Vieux Lille je connaissais tout par cœur. Il y a une bonne dizaine d'années je partais d'ici [Lomme] et je longeais le canal tout du long, je rattrapais là-bas la rue Pasteur, j'allais jusqu'à l'écluse, je repassais l'écluse et après je faisais toute l'esplanade et après je revenais par l'autre côté. 2h. En marchant. Là je vais prendre l'ambulance pour aller à la clinique Dubois. Mais il y a 4 ans, avant que je commence ma chimio, j'allais à [la clinique] Dubois à pied. Les gens sont bêtes, marcher c'est bien. (M. S, Lomme)

Les aménagements facilitant la marche des personnes âgées sont-ils suffisamment présents dans l'espace urbain au sein de la MEL ? La question mérite d'être posée d'autant plus que la marche est considérée comme le mode du « bon sens » populaire. C'est le mode qui ne coûte rien, qui peut être tout à fait pertinent pour les déplacements du quotidien et qui permet d'avoir une activité physique.

Moi je vais au marché de Lomme à pied, je mets 25 min. Quelquefois on me demande : « Mais tu peux pas prendre ta voiture ? ». Ma voiture est là-bas derrière, le temps que je sorte de ma voiture, que je fasse le tour... je suis déjà arrivée à pied au marché. Et pour se garer c'est pas évident. Moi j'aime bien marcher. Nous on marche beaucoup, et on a appris à nos enfants à marcher. Tout ce que je peux faire à pied, je le fais. Je fais

mes courses à pied et j'ai un caddie. (Mme H, Lambersart).

Quand je fais mes courses j'ai presque 5km. Au moins ça nous fait bouger. On n'a pas besoin d'aller à la salle de sport. (Mme N, Roncq)

Moi je marche encore beaucoup, je me force à marcher au moins une heure par jour pour rester en forme. (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

J'adore marcher. N'ayant jamais eu de voiture j'ai toujours dû marcher. Je pense que j'en ai besoin comme activité sportive. **Du coup pour vos courses vous faites comment ?** J'ai un caddie, et puis je fais des petites courses plus souvent [que les autres]. Et toutes les six semaines je fais livrer les packs d'eau via Auchan direct. (Mme O, Roubaix)

Une vie quotidienne construite autour de la marche suppose donc quelques livraisons à domicile occasionnelles pour les articles les plus lourds. Grâce aux possibilités d'achat en ligne, certaines personnes parviennent à prolonger ce mode de vie sobre aussi longtemps que possible.

La marche est particulièrement recommandée aux personnes âgées par les médecins. Elle est une condition essentielle à leur santé.

Le chirurgien m'a dit : « Je ne sais pas si vous remarquerez [sans béquille] un jour » mais il m'a dit : « le seul conseil que je vous donne c'est de marcher, marcher, marcher ». Je lui ai répondu : « Donc c'est marche ou crève ? ». Je marchais de là jusqu'à mon lit, puis jusque la boîte aux lettres. J'ai eu une canne et puis une fois je l'ai oubliée. Et j'ai dit : « si je l'ai oubliée c'est que j'en n'ai plus besoin ». Et je l'ai rangée. Mais j'ai toujours ma canne dans ma voiture. Maintenant je fais de la marche deux fois par semaine avec les gens du quartier. Une heure et demie, deux heures à notre rythme. (Mme V, Lambersart)

Outre sa dimension sportive, la marche est appréciable pour les occasions de sociabilité qu'elle suscite.

[Pour aller dans le centre de Bondues], je fais ça à pied et ça me permet de voir du monde et de parler 5 minutes. En voiture on ne connaît personne. Le golf est à 2,5 km. Si j'avais pas de sac j'irais à pied. D'ailleurs ça m'arrive de le faire quand je ne joue pas, ça me fait une balade. (M. M, Bondues)

Toutefois, une menace semble planer sur la transmission du bon sens de la marche. On le comprend à travers le témoignage de M. et Mme D qui utilisent presque exclusivement leur voiture pour se déplacer. Deux fois par semaine, M. et Mme D accueillent leurs petites filles à midi. Mme D va les chercher en voiture à l'école pour leur faire plaisir. La présence de grands-parents motorisés peut retarder l'autonomie piétonne des petits-enfants.

Elles sont un peu jeunes quand même. Celle de 7 ans, j'oserai pas la laisser seule faire 1.8km entre chez nous et l'école. Ça me rassure [la voiture]. Parce que le quartier de Fives n'est pas très sécurisant, et c'est quand même qu'une gamine. (M. D, Lille)

1.4 – Le vélo

Pour la génération des baby-boomers, le vélo est parfois associé au véhicule du pauvre ou à celui des parents avant qu'ils n'aient les moyens de passer leur permis et d'avoir une voiture.

Mes parents n'avaient pas de voiture. C'était à vélo. (M. J, Templemars)

Tout comme pour la marche, les distances que les personnes ont pu parcourir à vélo dans leur enfance peuvent paraître phénoménales aujourd'hui.

[Quand on était jeune], on faisait tout à vélo, le repas de famille le dimanche chez les grands-parents c'était à vélo. Oh c'était agréable, bon l'hiver un peu moins. Depuis Croix, on faisait 70km à vélo. C'était une journée aller, une journée retour. Longtemps, pour nous, la voiture est restée un luxe. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

Certaines personnes se souviennent avoir utilisé le vélo comme mode de déplacement du quotidien. Pour aller au travail notamment. Mais les personnes interrogées abordent une phase de leur vie qui rime avec abandon du vélo de façon plus ou moins progressive.

Quand on habitait Lambersart, j'allais travailler en vélo. Je passais par La Madeleine. J'allais à St Maur depuis Lambersart. J'avais mon petit périple : 8 km. Et j'ai été une paire de fois jusqu'à Wasquehal aussi. Mais aujourd'hui, j'ai eu énormément d'opérations chirurgicales. Une vingtaine. Triple pontage. Hernies discales... trois ou quatre [donc] j'ai un vélo tout neuf... dans mon garage. (M. Ö, Sequedin)

[Autrefois] on prenait surtout le vélo. Je le prenais aussi pour les petites courses. Mais je l'ai revendu il y a sept/huit ans, parce que j'avais peur de la circulation. (Mme F, Armentières)

Les personnes qui n'ont jamais arrêté le vélo continuent parfois à en faire mais réduisent leurs destinations au voisinage.

Dans l'enfance vous avez eu un vélo ? Oui. On habitait dans le centre de Sainghin, et maintenant encore je fais toutes mes courses à vélo. **Toutes vos courses ? Pourtant vous n'êtes plus dans le centre de Sainghin.** Ah ben oui pour aller à Shopi tout ça, j'y vais à pied ou à vélo ça dépend du temps dont je dispose. **Vous m'avez dit que vous alliez chercher votre pain à Wavrin. Vous y allez en vélo ?** Non j'y vais de plus en plus en voiture maintenant. (Mme R, Sainghin-en-Weppes).

Quand elles ont appris à faire du vélo étant jeunes, les personnes qui n'en ont pas refait depuis longtemps ont peur de ne plus avoir l'équilibre nécessaire pour s'y remettre.

Mon vélo je l'ai abandonné après mon service militaire. Je crois que j'en n'ai jamais fait. **Pourquoi vous n'en avez plus refait ?** On a peur de tomber. Mon épaule est à moitié démolie. (M. S, Lomme)

Avant, on allait travailler en vélo. **Et ça vous arrive encore de faire du vélo ?** Non. Ma femme m'en a offert un pour ma retraite en 1989. J'ai roulé un peu et après j'ai eu peur. Du coup on l'a revendu quelques années après. (M. G, Lompret)

Un accident peut être le déclencheur de l'arrêt brutal de la pratique du vélo.

J'ai vendu mon vélo il y a un mois. Le vélo est arrivé à la retraite... J'ai fait une chute. (M. H, Lambersart)

Ça fait longtemps que vous n'en faites plus du vélo ? Il n'y a pas 3 ans de cela. Après l'accident [il s'est retrouvé sur le capot d'une voiture à un passage piéton] on a peur. Quand on a eu un coup comme là, on a peur. **Un accident ça crée une appréhension...** Oui oui. donc le vélo il est là. (M. T) Et puis on l'empêche un peu, il faut dire. **Quand vous dites « on » c'est vous et vos enfants ?** Oui et les enfants... c'est-à-dire qu'on ne veut pas qu'il lui arrive quelque chose. (Mme T, Ronchin)

[En 2017 Mme Q a fait une chute] **Donc jusqu'en 2017 vous faisiez du vélo ?** Oui toujours. Pour aller faire des courses... mes sacs étaient pleins, mon porte-bagage, j'ai même transporté des bouteilles de gaz à vélo. Mais aujourd'hui on me dit : « oh tu ne fais plus de vélo ! »...oui mais je ne peux plus [elle est devenue obèse]. (Mme Q, Wavrin)

Le vélo suppose, de la part du cycliste, un surcroît de vigilance de manière à être attentif autant à ses propres décisions qu'à celles des autres usagers de la route. Cette double vigilance est indispensable pour compenser sa plus grande vulnérabilité. Or bon nombre de personnes âgées ne se sentent pas suffisamment mises en confiance pour faire du vélo. Tout particulièrement sur les bandes cyclables. Elles leur préfèrent les pistes et voiries séparées des flux routiers.

Quand j'étais jeune, à 14 ans j'avais un vélo. Enfin même avant. J'allais au lycée à vélo. Mais les pistes cyclables ont disparu [donc je n'en fais plus]. (M. J, Templemars)

Je ne vais pas dire que j'étais un cycliste mais je savais rouler à vélo. Mais maintenant, les pistes cyclables sont quand même rares et ces rues qui sont mises en double sens avec une voie de circulation en vélo, c'est quand même très dangereux. Je ne comprends pas l'idiot qui a autorisé cette double circulation dans une rue en sens unique aux voitures avec des vélos. (M. D, Lille)

1.5 - Covoiturage, stop, autopartage, location entre particuliers et cars interurbains

Les cars interurbains, connus pour être le nouveau mode de transport *lowcost* qui séduit les plus jeunes ne manque cependant pas d'être mentionné par les seniors. Ce mode de transport est apprécié d'une part depuis l'abaissement des limitations de vitesses sur les routes nationales qui rendent le service compétitif aux yeux des personnes âgées qui ne prennent pas l'autoroute. Il est apprécié, d'autre part pour son coût bas y compris lorsque l'on réserve à la dernière minute. Il est apprécié, enfin, pour le désenclavement des territoires isolés qu'il rend possible.

Quand on va chez notre fils en hiver, on prend Flixbus. Eux, ils vont aux sports d'hiver. Et nous on va garder les petits enfants sur place. Mais maintenant qu'il y a toutes ces réductions à 80km/h... avant, pour 480km, on mettait 4h ou 4h30 ; maintenant, c'est plutôt 5h ou 5h30 si on veut respecter les vitesses. (M. Ö, Sequedin)

[Pour aller à] Paris c'est en train, sinon on met deux heures à se garer. On y va même en Ouibus, car le train pour avoir un prix intéressant il faut s'y prendre très longtemps à l'avance. Alors que le Ouibus, vous décidez deux jours avant vous avez encore des places. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

Ma sœur qui habite à Clermont-Ferrand, ils ont tous les deux 82 ans et pour les grandes routes ils prennent le train ou l'autobus de Macron. Donc Clermont – Lyon en bus puis Lyon-Lille en TGV. Ma sœur habite dans un petit village donc elle n'a pas le choix. (Mme V, Lambersart)

La location de voiture entre particuliers ne semble guère avoir d'adepte parmi les personnes interrogées qui manifestent un relatif attachement à leur, véhicule.

Je ne suis pas trop partisan de Blablacar ou des choses comme ça [il pense aux sites de location entre particuliers]. C'est peut-être idiot, mais déjà quand on change de voiture c'est compliqué (le réglage des rétros intérieurs, des sièges, etc.) alors si c'est en plus pour avoir tout le temps à l'intérieur des gens qui bougent tout... Non j'ai pas envie de me fatiguer à ça. En plus, on a quand même des voitures qui sont relativement âgées... Confier le volant à quelqu'un d'étranger c'est aussi risqué pour la voiture. (M. D, Lille)

Le covoiturage longue distance commence timidement à se démocratiser parmi les personnes âgées. Il fait écho à des pratiques de covoiturage courte distance qui datent d'une époque où le mot de covoiturage n'était pas employé.

J'avais demandé ma nomination sur des postes situés tout du long de la ligne de voie ferrée entre Lille et Douai. Et j'ai été nommé à Leforest. Le problème c'était que, pour mes cours de 8h, il fallait que je parte à 6h30 du matin, voire 6h20. Et j'ai demandé si on ne pouvait pas reculer le début du cours, mais ce n'était pas possible... il y avait tellement de contraintes. Mais on était nombreux à venir de Lille, donc avec des collègues on a instauré entre nous un co-voiturage pendant 20 ans. (M. I, Fâches-Thumesnil)

Cette pratique du covoiturage contribue à en rappeler une autre, celle du stop, dont certains babyboomers parlent au passé, parfois avec un brin de nostalgie.

Quand j'étais à la fac, on faisait du stop pour rentrer [de Villeneuve d'Ascq]. Ça c'était sympa parce qu'on faisait la connaissance d'étudiants, de profs et tout ça. (Mme C, Lille)

Maintenant je ne vais plus faire régulièrement mes courses à Carrefour. Mais du temps où j'allais faire mes courses à Carrefour, je prenais régulièrement des gens en stop. (M. E, Roncq)

Les personnes âgées étant souvent motorisées, elles participent plus volontiers au covoiturage en tant que conductrices. Toutefois, lorsqu'il devient plus difficile de conduire sur de longues distances, certaines personnes se laissent convaincre de la pertinence de bénéficier d'un covoiturage en tant que passager.

Pour aller en Bretagne, on a eu 2 personnes. Je ne prends jamais plus de deux personnes, même si cette voiture est confortable. S'ils sont à 3 derrière c'est moins confortable. Ça fait des belles rencontres. J'étais étonné. On ne fait pas ça pour l'argent. (M. E, Roncq)

Bon avec la grève des trains – quand j'ai dû aller soigner ma sœur – j'ai pris Blablacar. **Vous faites du covoiturage ?** Ah beh c'est rare, mais là c'était urgent. J'ai pris un Blablacar... à 80 ans c'est bien ! C'est une de mes nièces qui habite Nancy qui a résolu le problème. Et donc je partais, j'avais rendez-vous à Hellemmes à 8h, j'ai mon voisin qui m'a amené jusqu'à Hellemmes. (Mme V, Lambersart)

2 – FOCUS SUR LA VOITURE

2.1 – Facilités et difficultés à passer le code ou à avoir le permis

Les souvenirs d'enfance des personnes interrogées relatifs à la voiture nous renvoient à des représentations, désormais révolues, précédant la démocratisation de l'automobile qui a eu lieu pendant les 30 glorieuses : une époque où chacun n'avait pas son propre véhicule et où la conduite automobile relevait de l'expertise et d'un savoir-faire qui n'étaient pas donnés à tous.

Dans sa vie mon père a toujours conduit. Il prenait la voiture d'un copain qui ne voulait pas conduire. (Mme M, Bondues)

Mon père avait son permis. Il datait du début du siècle. Mais il allait travailler loin à vélo ou en mobylette. Il n'a eu une voiture qu'à 62 ans. (M. S, Lomme)

Les personnes interrogées pointent le fait que le permis de conduire qu'elles ont passé était à la fois plus simple et moins cher qu'aujourd'hui. La norme était de le passer à 18 ans. Les personnes disent parfois l'avoir passé à la majorité. C'est un anachronisme car la majorité à 18 ans n'a été votée qu'en 1974. Elle était auparavant fixée à 21 ans sauf qu'il était tout de même possible de passer le permis de conduire dès 18 ans.

On a eu le permis à notre majorité. Ça ne coûtait pas une « blinde ». Moi avec 5 leçons. Mon épouse avec 7 ou 8... Ça ne nous a pas coûté une fortune comme aujourd'hui. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

J'avais 20 ans, ça se faisait de passer le permis. Et puis il était bien moins difficile que maintenant. (Mme Ö, Sequedin)

Le permis de conduire pouvait être passé en réponse à un besoin de mobilité explicite. Mais il pouvait aussi être souhaité à des fins ostentatoires moins utilitaires. S'afficher au volant d'une voiture faisait partie de stratégies de séduction, masculines notamment, ou de stratégies d'affichage d'un rang social privilégié.

Moi je travaillais. J'étais prof de musique. Je jouais dans des orchestres. J'avais besoin de me déplacer. (M. Ö, Sequedin)

J'ai eu le permis en 1958. J'avais envie de conduire pour avoir une voiture. Ce n'était pas forcément un besoin. J'ai passé le permis mais je n'avais pas encore de voiture. On s'était acheté une traction avant en commun avec des amis, pour faire des sorties le week-end. (M. J, Templemars)

2.2 - Les déclencheurs d'achat/de revente

Sans surprise, les déclencheurs d'achat ou de revente d'une voiture sont liés à des événements marquants de l'histoire de vie des personnes : un nouvel emploi, une naissance, un divorce ou un mariage viennent expliquer l'évolution de la motorisation des ménages. Le mariage est souvent l'occasion d'un nouveau départ dans la vie. Et il est à vivre en voiture pour beaucoup de couples lorsqu'ils en ont eu les moyens.

La décision d'acheter une voiture ça a été une décision commune ? Oui tout de suite, quand on a 20 et 23 ans il faut une voiture. En plus, on s'était marié en juin 1976. Donc on voulait partir en vacances tout de suite en juillet et il fallait une voiture absolument. **C'était une forme de liberté ?** Ah oui absolument. (Mme O, Roubaix)

M. et Mme I ont tous les deux essayé de se rendre à leur travail en transport en commun mais ont finalement opté pour la voiture : chacun la sienne.

[Mme I habite à Fâches-Thumesnil et travaillait à Villeneuve d'Ascq]. J'avais 14km, [quand j'ai essayé les TC] j'ai mis plus d'une heure parce qu'il fallait que je prenne un bus, un métro et de nouveau un bus. Bon ça remonte à pas mal d'années... aux années 1985. Et puis vous savez après quand il y avait les enfants à gérer, s'occuper d'eux, bah c'était trop. **Et vous avez essayé combien de temps ?** Je l'ai fait une ou deux fois. Et après je l'ai fait quelques fois quand les routes étaient très mauvaises. **Et vous vous souvenez avoir acheté une deuxième voiture pour ces raisons-là ?** Ah ben oui (Mme I, Fâches-Thumesnil)

Si l'on s'intéresse au lien entre l'arrivée des enfants et l'acquisition d'une voiture, le fait de ressentir le besoin de conduire et de se déplacer en voiture peut être quasi-mécanique :

La voiture arrive vers la naissance de la première fille. En septembre 1968, un mois après sa naissance. Mon mari a dû se dépêcher d'avoir le permis (Mme N, Roncq).

Avant le premier enfant on habitait Lille, on faisait tout à pied. (M. J, Templemars)

Mais il peut aussi n'apparaître que plusieurs années après la naissance, au moment de la scolarisation de l'enfant.

La deuxième voiture est arrivée entre les deux enfants. Il fallait conduire les enfants [à l'école] donc on a acheté une 2CV. (M. J, Templemars)

Devenus grands, les enfants deviennent souvent les principaux usagers d'un des véhicules du ménage. Il arrive qu'on revende un véhicule à leur départ.

Et on s'est séparé de la deuxième... Quand les enfants ont été plus grands. (Mme Ö, Sequedin)

Les enfants peuvent aussi n'être qu'un prétexte à l'achat d'une voiture qui, de toutes façons, était planifié. Pour les membres de la génération des baby-boomers, la voiture est parfois de l'ordre de l'évidence. Le cas échéant, il n'est mis en balance avec aucun autre mode de transport. M. et Mme D habitent Hellemmes, non loin du métro, mais n'ont jamais sérieusement envisagé de prendre les transports en commun alors que tout les poussait à le faire. Mme D travaillait au conseil départemental à Lille et s'y rendait en voiture. M. D travaillait place Sébastopol, à Lille et s'y rendait en solex. La seconde voiture arrive quand M. D s'est mis à travailler à l'Hôtel de Ville de Lille, dans les années 90, probablement en lien avec un accroissement des revenus du foyer. Mais M. D utilise le prétexte des enfants – pourtant en âge de prendre les transports en commun eux aussi – pour justifier l'achat du second véhicule :

La seconde voiture est arrivée dans les années 1990. À l'époque les enfants avaient 13 et 10 ans, donc justement il fallait les amener [au collège]. (M. D, Lille)

Sans juger les personnes interrogées, on se doit parfois de porter un regard distancié par rapport aux témoignages recueillis. Quand devenus grands-parents, les personnes établissent un lien entre l'achat d'un nouveau véhicule et la présence de petits-enfants, on peut aussi imaginer qu'une part de cette argumentation relève du « prétexte ».

L'arrivée des petits enfants nous a obligé à prendre un véhicule plus grand, 7 places. Pour les emmener au bois, ou au cinéma. Et on a besoin des deux voitures car quand on va récupérer nos petits-enfants le mardi soir, c'est pas au même endroit. [M. E se charge de récupérer les uns à un endroit et Mme E les autres à un autre endroit] (M. E, Roncq)

Il y a là une particularité de la génération des baby-boomers. Elle tient à l'attachement de certains à conserver autant de véhicules que d'usages différents qu'ils en font. Quitte à ce

que ce choix finisse par leur coûter cher.

Vous m'avez dit que vous avez conservé deux voitures aujourd'hui alors que vous ne conduisez plus Madame. Quelle est la raison ? C'est qu'il y en a une petite et une grosse. (Mme T) On avait les caravanes, donc je prenais toujours une voiture assez grosse parce que ça corrige un peu les bêtises qu'on peut faire en conduisant. C'est-à-dire que si vous donnez un petit coup de volant, si c'est une petite voiture, la caravane qui est derrière peut emporter la voiture, quand c'est une voiture assez lourde, elle suit sa trajectoire. Enfin c'est mon raisonnement à moi, c'est pas écrit dans le ciel. (M. T) **Donc une grosse voiture c'est pour freiner plus vite avec la caravane...** Ça s'arrête mieux oui. Et puis on trouve que c'est plus confortable aussi. Il y a un plaisir. La petite auto c'est pour faire les courses ici. (M. T) **Aujourd'hui encore, vous prenez l'une ou l'autre en fonction de la distance ?** C'est plus souvent la petite ici et la grosse pour faire les longs trajets ou quand on va dans l'avesnois par exemple chez mon frère. On va pas y aller avec la 2cv... enfin, la C1. (M. T) **Donc vous avez deux voitures...** On n'en a plus que 2. On en avait 3. Il y en avait une en Vendée qui restait en Vendée. C'était le lieu de vacances. (Mme T, Ronchin)

Nous avons deux véhicules, chacun le nôtre. Une grosse et une petite voiture. On a la Nissan qui est devant, qui fait 190 cv. On utilise ce type de véhicule car on a une résidence secondaire en Dordogne, pour y aller. Cela dit, l'autre véhicule sert plus pour faire des courses dans le secteur, plutôt local. (M. E, Roncq)

Si certaines personnes prétextent de leur implication dans la garde des petits enfants pour justifier de conserver plusieurs véhicules. La retraite est, pour d'autres, l'occasion de remettre sérieusement en question la pertinence du second véhicule.

Vous avez gardé les deux voitures jusqu'à quand ? Jusqu'à ma retraite, en 1999. Mon épouse était à la retraite à peu près en même temps. On en avait moins besoin et ça fait économiser quand même, c'est cher une voiture. (M. J, Templemars)

Je suis à la retraite depuis 2010. Comme je suis un bon citoyen, nous avons deux voitures et nous en avons vendu une pour n'en avoir qu'une seule en 2012. Avec mon épouse on s'est dit on va prendre un scooter. Je ne m'en sers pas vraiment. J'avais espéré faire du scooter avec elle mais comme elle est prudente elle préfère la voiture. (M. A, Lille)

2.3 – Les personnes âgées et leur rapport à la consommation automobile

Les personnes interrogées ont vécu la démocratisation de l'automobile. Concrètement, elles ont d'abord associé les véhicules à un luxe qu'on s'offrait de façon exceptionnelle. C'est la raison pour laquelle tant de souvenirs liés à la voiture se rapportent aux vacances et aux week-ends, bien plus que qu'au quotidien.

Vous savez, pour parler de la voiture, avant on disait « la baladeuse » [le véhicule qui sert à se promener]. (M G, Lompret)

Longtemps pour nous la voiture est restée un luxe. On l'utilisait que quand on allait chez les parents. Puis tout le temps qu'on habitait à Lille, on avait les bus, les trains à côté, mais on l'utilisait très peu. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

La voiture, vous l'utilisiez pour... Le week-end, les vacances d'abord. Et puis pour les commissions au supermarché... quand il y en avait un parce que les grands supermarchés ça n'existait pas encore beaucoup. (Mme F, Armentières)

Quand j'étais petit, j'allais à l'école à pied ou à vélo. Et quand quelqu'un venait en voiture c'était : « Ah t'es pas capable de venir à pied ? T'es pas capable de venir à vélo ? » C'était une critique. J'étais au collège Catholique à Tourcoing, les recettes étaient plutôt élevées, il y avait parfois des chauffeurs qui amenaient les enfants à l'école. Mais ça faisait rire tout le monde. On se moquait d'eux. (M. M, Bondues)

La voiture est arrivée dans les foyers quand les familles en ont eu les moyens. L'abandon concomitant de tous les autres modes de transports utilisés jusque-là relevait alors, bien souvent, de l'évidence.

Le train il y a longtemps qu'on ne l'a pas pris. Parce que la dernière fois qu'on l'a pris c'était pour aller à Paris, quelque chose comme ça. Et puis après on a eu une voiture, alors forcément... [on n'a plus pris le train]. À

partir de 1970-73 ça a été la voiture, et depuis ce temps-là, ce n'est plus le train. (Mme Z, La Bassée)

D'objet de luxe employé parcimonieusement, la voiture est peu à peu devenue un objet banal utilisé au quotidien jusqu'à devenir cet outil dont certaines personnes ne savent plus se passer aujourd'hui.

Les voitures, ça coûte cher. Mais c'est un luxe dont on préfère ne pas avoir à se passer. Mais c'est un luxe, on en est bien conscient. (Mme L, Frelinghien)

Nous, jusqu'à 2 euros [le litre de carburant] on ne changera pas notre mode de fonctionnement. Bon... Au-delà de 2 euros on se posera la question de revoir nos déplacements. Les budgets risquent d'être importants. (M. E, Roncq)

L'histoire de vie des personnes aujourd'hui âgées s'inscrit dans l'histoire des 30 glorieuses et d'un accroissement significatif du pouvoir d'achat donc du niveau de vie des ménages de la classe moyenne. En pratique, cette évolution dont elles ont généreusement bénéficié s'illustre au fil du temps par de moins en moins de voitures achetées d'occasion et de plus en plus de voitures achetées neuves et fréquemment renouvelées.

J'ai eu trois Ford, après deux Peugeot, deux Renault, et maintenant celle-là. Ça fait 8 voitures. La première était d'occasion et maintenant ce sont des neuves. (M. P, Roubaix)

Est-ce que vous avez eu beaucoup de voitures ? À la fin, quand elles commençaient à avoir deux ans [on les changeait] (Mme T) 3 ans allez... 3 ans. (M. T) Oui, on te poussait un petit peu pour que ça dure jusqu'à 3 ans. (Mme T, Ronchin)

On est un petit peu conditionné. C'était important pour moi d'avoir une voiture confortable, et renouvelée régulièrement. Aujourd'hui encore c'est comme ça. Mais je ne fais plus beaucoup de kilomètres, environ 15000 km/an pour descendre 3 fois dans le midi. (M. A, Lille)

Pour remplacer une voiture qui n'est pas en fin de vie et faire l'achat d'une voiture neuve, certaines personnes éprouvent le besoin d'en donner une justification. L'avènement des voitures dites « propres » vient utilement servir ce dessein, d'autant plus qu'on achète là une « dernière » voiture avec laquelle on se fait plaisir.

Le choix d'une voiture hybride c'est récent ? Oui c'est ma dernière voiture. Pour l'économie, pour la planète... **Donc vous n'envisagez plus de changer la voiture...** Bon, je reprendrais bien aussi une Toyota, mais plus petite. (M. J, Templemars)

Vient ensuite un arbitrage délicat à faire entre garder un véhicule jusqu'à ce qu'il tombe en panne (et savoir qu'on n'en rachètera pas après) ou bien acheter sa « dernière voiture » neuve. Certaines personnes ont conscience que la voiture (ou la seconde voiture) n'est qu'un confort dont elles pourraient se passer. D'autres cèdent à la tentation de se faire une dernière fois plaisir.

On a deux voitures : parce que nos voitures fonctionnent encore donc je ne les ai pas bazardees. **C'est la raison pour laquelle vous les avez gardées ?** Et je dirai que c'est aussi un avantage parce qu'on s'occupe de nos petites-filles, il faut les conduire à l'école (celle de 7ans) ou au collège (celle de 11 ans). **Donc c'est vous qui vous chargez de la conduite à l'école ?** Oh souvent c'est ma femme qui va les chercher. Et puis il y a les activités périscolaires, il y a tout ça donc de temps en temps on a besoin des deux voitures. **Vous, vous diriez que votre voiture elle est plutôt indispensable ou c'est du confort ?** C'est donc confort, ça c'est clair. (M. D, Lille)

Mon père s'était quand même acheté une voiture toute neuve juste avant [d'arrêter de conduire]. Un jour il était arrivé en me disant « je viens de faire une folie... je suis allé chez Peugeot j'ai acheté une voiture ! ». Deux ans avant d'arrêter de conduire ! (Mme Ö, Sequedin)

D'ailleurs, après l'achat de celle qu'il nous a désigné comme sa « dernière » voiture, M. J n'exclut pas, finalement, d'acquérir une toute dernière voiture quand il commencera à avoir des difficultés à conduire de grands véhicules. Le cas de M. J n'est pas isolé. Quand elles entrent dans le quatrième âge, les personnes ne conduisent plus que sur de courtes distances. La maniabilité et la plus grande facilité à stationner deviennent alors des argu-

ments primordiaux à leurs yeux. Mme X est déjà passée à la toute petite citadine depuis quelque temps. Et à 87 ans, elle se demande d'ailleurs s'il ne lui faudrait pas la renouveler.

Vous savez... ma voiture, c'est important. Je me demande même si je ne vais pas la renouveler... pourtant, j'ai 87 ans. Mais je crois bien que je vais quand même en acheter une dernière. Non mais vous savez, moi je vais bien tant que je peux prendre ma voiture. Je me sens bien comme ça, tant que je conduis. Et puis vous savez, je rends beaucoup de services à beaucoup de personnes... Je n'ai jamais recherché la plus belle voiture, le dernier cri. Pour moi, une voiture, il faut que ça roule. Sauf qu'à un moment, il faut en changer, voilà tout. La mienne a 100 000 km et je me dis qu'il me faudrait en changer. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

À l'inverse du choix de la petite citadine, il y a le changement pour un véhicule plus robuste et plus haut sur pattes. Cette préférence est symptomatique de personnes qui ne se sentent pas rassurées sur la route et qui, en cas d'accident, se sentent davantage protégées dans un gros véhicule (type SUV). Par ailleurs, ce type de véhicule offre une vision surplombante de la route parfois fort appréciée. Et il y est manifestement plus aisé de s'y installer ou d'en sortir.

Moi, j'achète des voitures plus hautes pour une meilleure visibilité. (M. A, Lille)

Vient enfin l'argument de santé qui justifie l'achat d'un véhicule plus aisé à conduire. Le marché des voitures automatiques fait florès grâce à cette clientèle de personnes de plus de 70 ans qui conduisent malgré des douleurs, des raideurs ou de véritables incapacités.

J'ai une C1. Automatique, parce que j'ai 2 épaules artificielles. J'ai du mal à passer les vitesses, c'est pour ça. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Et la troisième voiture vous vous en êtes séparé quand ? Il y a quelques mois. À vrai dire c'est parce que ce n'est pas une boîte automatique et il faut débrayer avec le genou gauche et mon genou gauche il ne va plus bien, ça me faisait mal. (M. T) Donc on s'en est séparé. (Mme T) **Les deux autres sont des automatiques ?** Ce sont des automatiques oui, bien sûr. (M. T, Ronchin)

Mon père conduisait encore jusqu'à la fin. Lui, il a conduit jusqu'à 80 ans. Mais il avait des difficultés avec ses pieds pour passer les vitesses. Moi, je suis passé à l'automatique depuis un bon bout de temps pour pas que ça ne me pose de problème. (M. Ö, Sequedin)

2.4 - Images & représentations de la voiture

2.4.1 – Une allégorie de la liberté

On comprend à travers certains témoignages que la voiture peut faire l'objet d'un attachement fort, presque affectif.

La seule chose que j'ai regrettée, c'est quand mes parents... ils avaient une Mercedes, ils l'ont eu 24 ans... quand on l'a changée parce qu'elle commençait à avoir des petits problèmes. J'ai eu mal au cœur parce que je l'avais bien en main. Mais on peut pas s'attacher à une voiture. (Mme H, Lambersart)

Au sein de cette génération née après-guerre, la voiture est comme l'objet emblématique d'une liberté retrouvée.

À l'époque [dans les années 60] c'était LA voiture. Ça donnait l'espace de liberté, ça nous permettait aussi d'élargir notre champ d'action. Ce qu'ils font [les jeunes] maintenant avec les avions. Moi, je faisais des rallyes. J'ai pratiquement fait 1 million de kilomètres en voiture, à raison de 50 000 km par an. J'ai eu pas mal de véhicules. (M. A, Lille)

La vie c'est un western. Ma voiture c'est mon cheval. Dans le western de la vie, les autos, c'était les chevaux. On m'appelle, je monte dans ma voiture et j'y vais. (M. J, Templemars)

En pratique, l'attachement à l'objet voiture semble étroitement lié à l'attachement à la liberté des personnes interrogées. Et malgré la pertinence et la compétitivité économique des transports en commun, la voiture peut être privilégiée pour cette seule raison symbolique.

J'ai une amie sur Orchies, on se voit tous les 15 jours. J'y vais en voiture. **Jamais le train ?** Je prends la voiture, bah parce que c'est pas très loin. Et puis en train je ne veux pas les contraintes d'horaires. J'arrive quand je veux, et je repars quand j'ai envie. (Mme B, Lille)

Au sein de la génération des baby-boomers, il y a quelque chose de normatif à revendiquer cette liberté de pouvoir prendre le volant à tout moment et à improviser en temps réel un programme d'activités.

Tous nos [couples d']amis sans aucune exception ont tous 2 voitures. (Mme L, Frelinghien)

Étant en retraite, je n'ai pas de contrainte. Et je ne me mets pas de freins. Si par exemple j'ai vu une publicité de quelque chose qui m'intéresse, je me prépare, je prends la voiture et j'y vais. [Parfois, je me dis] « je suis sur le secteur » [et j'improvise ce qui me vient en tête ou bien] je me dis : « oh je suis là ? Je vais aller voir là-bas », et hop c'est parti. Je ne me mets aucun frein, et je me sens libre grâce à la voiture. (Mme B, Lille)

Les personnes nées après-guerre ont souvent conscience d'avoir été privilégiées. Elles ont pu bénéficier de la liberté automobile en toute insouciance quant aux impacts tant écologiques qu'en termes de congestion. Ce qui est moins le cas des générations qui ont suivi.

Alors je pense que les années 60 étaient des années exceptionnelles, c'était quand même autre chose par rapport à la liberté, l'insouciance. Je plains les jeunes d'aujourd'hui. Déjà mes filles c'était déjà plus pareil. Oh non, [la voiture] c'est vraiment « faire ce que je veux, quand je veux ». Allez où j'ai envie, pas de contrainte. En plus, sans homme à la maison vous imaginez... la paix au château ! (rires.) (M. B, Lille)

Mais je veux dire ça donne une autonomie formidable [la voiture]. Mon fils qui a passé assez tard [le permis] m'a dit : « j'aurais dû le passer avant ». C'est pas faute de lui avoir dit que je le lui payais. (Mme C, Lille)

Avez-vous le sentiment de faire partie d'une génération qui a une relation particulière avec la voiture ? Oui je pense que notre génération c'était en plein... la découverte de la voiture. Nos parents n'ont pas connu cette explosion. On est en plein dedans. L'utilisation de l'automobile nous a permis d'être très indépendants, très libres par rapport aux générations antérieures. Les jeunes actuels auront un regard complètement différent sur l'utilisation de la voiture. Parce qu'il y a ce problème écologique. Nos enfants réagissent plus sous forme de co-voiturage. Nos enfants se déplacent plus à vélo aussi. (Mme E, Roncq)

L'époque de l'insouciance de l'automobiliste semble donc bel et bien derrière nous. Même si, matinées d'une idéologie du progrès toujours prégnante, certaines personnes continuent à croire qu'on parviendra à fabriquer des voitures non polluantes pour prolonger le rêve.

Dans le futur tout sera propre et automatisé... les voitures, tout ça. (M. A, Lille)

2.4.2 – L'individualisme comme conséquence logique

L'attachement des personnes interrogées aux principes de liberté se traduit, en actes, par des choix beaucoup plus individualistes, relativement aux générations précédentes voire aux générations qui suivent.

Pensez-vous faire partie d'une génération qui entretient une relation particulière avec la voiture ? Oui peut-être. Maintenant il y a du covoiturage, de la location de voiture. Notre génération on était plus à vouloir notre voiture, ça représentait quelque chose, à mon avis, d'être propriétaire, c'était l'indépendance. Je pense qu'on était plus attaché à posséder notre voiture. (Mme O, Roubaix)

Votre voiture est totalement indispensable ? Oui oui. Des fois on se pose la question de pourquoi deux voitures ? On a des activités de part et d'autres. Le réflexe c'est la voiture. Des fois tu pourrais prendre la voiture

et moi le scooter ou bien le vélo. Mais non le réflexe c'est la voiture et avoir une certaine forme d'indépendance. (M. E, Roncq)

La voiture est-elle indispensable ? La voiture n'est pas forcément indispensable quand vous habitez en centre-ville et que les commerces ne sont pas loin. Je pourrais faire sans et ça ferait davantage de marche à pied. À Bondues, on a le train qui nous emmène à Lille. Mais je ne prends pas les transports en commun. (M. M, Bondues)

Au fond, la voiture n'est pas si indispensable que cela pour beaucoup de personnes âgées. Mais il serait particulièrement frustrant de s'en passer. Elles devraient renoncer à des valeurs d'individualisme qui sont constitutives tant de leur mode de vie que de leur identité profonde.

2.4.3 – La voiture paradoxalement porteuse d'une image de sécurité

L'idéalisation du passé est un processus psychologique connu dont les personnes les plus âgées sont coutumières. Au-delà de la question de l'existence ou de l'absence de paradis perdu, le sentiment nostalgique éprouvé, lui, est bien réel. En termes de sécurité, les personnes interrogées s'accordent généralement à penser que la société est devenue plus hostile aujourd'hui. Et cette opinion les pousse à envisager la voiture comme un refuge. Si les accidents de la route sont à l'origine de l'une des principales causes de mortalité prématurée dans le monde, la voiture est paradoxalement porteuse de l'image « d'espace sécurisant » pour plusieurs personnes.

[Autrefois] on traversait Lille à pied le soir et il n'est jamais rien arrivé. **Vous ne le feriez plus ?** Ma femme non. Moi peut-être pour faire un test. On passait par Wazemmes, Porte d'Arras. Quand je vois ce qui s'y passe avec la drogue, j'ai mal au cœur. Y avait de la solidarité. **Et prenez-vous la voiture pour vous sentir en sécurité ?** Moi, pas encore, ma femme peut-être... Elle met la sécurité de la voiture [blocage centralisé des portières]. (M. J, Templemars)

La voiture, on ne pourrait pas s'en passer. Si un évènement se finit à 19h, on revient en voiture. On ne prend jamais le métro tard le soir. (M. H) Dans les années 1970/80, dès fois je rentrais à 23h. On habitait dans un cul de sac. [Mais] je ne le referais plus parce qu'avec tout ce qui se passe. **Vous avez le sentiment que la voiture permet d'être en sécurité ?** Ah bah oui ! Je monte dans la voiture, quand on doit faire un long chemin je m'enferme. Et en plus j'ai une paire de ciseaux. On a une copine qui a brûlé vive car elle n'a pas su détacher sa ceinture. En principe on est prévoyant. Je suis très méfiante. (Mme H, Lambersart)

Heureusement, certaines personnes parviennent tout de même à surmonter leur appréhension et à dominer la peur qui s'instille au fur et à mesure que la personne âgée se sent physiquement plus faible, donc plus vulnérable face aux risques d'agression dans l'espace urbain.

Je ne suis pas d'une nature inquiète. Je n'utilise pas la voiture pour me sentir en sécurité. (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

2.4.4 – Quand la voiture réveille un traumatisme

Certaines personnes nous ont fait part d'événements traumatisants autour de la voiture. Empêchée de conduire pour des raisons médicales, la fille de Mme X conduisait par procuration et servait de co-pilote à sa mère. Depuis le décès de sa fille, Mme X a perdu l'habitude de sillonner la France. Elle ne part plus en vacances.

Vous arrive-t-il d'avoir à prendre une route que vous ne connaissez pas ? d'avoir à chercher une destination nouvelle pour vous ? Oh vous savez, depuis la mort de ma fille... je n'ai plus eu besoin d'ouvrir une carte. C'était elle mon GPS. C'est avec elle que j'explorais la France. **Et vous vous passiez le volant l'une l'autre ?** Ah non... C'est pour ça qu'elle faisait toujours la copilote. Elle aurait tellement voulu conduire. C'était un grand chagrin pour elle. Mais elle ne pouvait pas conduire... À cause des médicaments qu'elle prenait pour sa dépression. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

D'autres traumatismes ont eu un impact plus marqué sur la vie quotidienne des personnes âgées. Un accident de la route sérieux incite à réduire fortement les vitesses et à davantage de prudence.

En 1975, on allait voir le premier petit-fils et puis on a fait un aquaplaning à 160 sur l'autoroute. Mon mari s'est retrouvé sur mes genoux, et la voiture s'est retrouvée coupée en deux au niveau des portières. Moi avec 5 fractures du bassin. Et un peu quand même dans les vapes. C'était un 11 novembre, un temps de chien. Les secours sont arrivés. Mon mari ayant eu des éclats de pare-brise sur le visage et surtout sur l'oreille... ça saignait. L'ambulancier dit : « Ne bougez pas, on s'occupe tout de suite de votre mari. Il doit faire un chose crânien je sais plus quoi. On doit le bouger. » moi je dis que j'ai mal au dos, mais d'abord lui. Alors il a été amené directement. Il est parti tout de suite, et moi ils se sont occupés de moi. Mais lui il n'a eu que le petit doigt de cassé ! **Et du coup est-ce que cet accident a changé la façon de conduire de Monsieur ?** Oh il a été engueulé beaucoup plus souvent. Ça c'est sûr. Moi, j'ai mis presque un an à remonter dans une voiture. Et c'est limite, toujours, maintenant. Parce que moi j'ai vécu l'accident, la voiture a claqué [sur les glissières] comme ça comme dans un jeu de billard. Et on s'est retrouvé dans la direction de Lille, alors qu'on était en direction de Paris. Toutes les voitures qu'on a revendues, le tapis, il était usé de mon côté tellement je freinais ! **Et suite à ça, vous n'avez jamais conduit ?** Ah oui... [Si j'avais passé le permis] j'aurais été indépendante. **Il était trop tard pour vous mettre à conduire ?** Eh bien je n'ai pas voulu. D'ailleurs combien de fois ça a fait des discussions avec ma grande sœur ? Et c'est vrai il y avait des voisines plus âgées que moi à ce moment-là qui se mettaient à conduire. De toute façon j'avais cette appréhension-là [de l'accident], et il conduisait donc je n'en avais pas l'utilité. (Mme W, Tourcoing)

L'accident avec la petite fille... ça nous a marqué quand même. (Mme P). J'étais arrêté à un stop et la petite fille est passé entre un camion et une voiture, elle était tellement petite que je ne l'ai pas vue. J'ai roulé sur sa jambe malheureusement. Là ça nous a choqué. C'était en 85 ou 86. **Ça a changé quelque chose dans votre conduite ?** On fait plus attention quand même. (M. P, Roubaix)

On a vécu un drame cette année. Ma petite sœur a perdu la vie sur la voie rapide urbaine de Lille. Ils étaient en moto. Quelqu'un roulait en contre sens sur l'autoroute avec 2,5 grammes d'alcool. Mon [évolution de] comportement [sur la route] c'est surtout lié à la peur des autres. (M. E, Roncq)

Au-delà du traumatisme qui paralyse l'action, il y a aussi des formes d'entraides qui se mettent en place au moment d'un accident. Des entraides qui, par exemple, permettent de découvrir l'intérêt du covoiturage.

L'entreprise Cargill ce n'est pas très loin [de Lomme]. Vous y alliez comment ? En voiture. Sauf tout de suite après mon accident je n'avais pas de voiture, j'y allais à pied. Quelques fois je me faisais récupérer par le patron. (M. S, Lomme)

2.5 – Stationnement : l'éternel problème

Le stationnement automobile est l'un des principaux leviers d'une politique de mobilité urbaine. C'est la raison pour laquelle il nous semble utile de comprendre comment les personnes âgées réagissent aux choix tarifaires et d'aménagement qui ont été faits par les villes-centres de la métropole en la matière.

Les politiques publiques de stationnement ont un effet sur les pratiques des personnes âgées en ce qu'elles réorientent significativement leurs destinations. Quand une alternative plus accessible en voiture s'offre à elles, bon nombre de personnes motorisées privilégient un choix comportant une offre de stationnement gratuite et garantie.

Étant en retraite, on aimait bien aller à Lille, pour aller voir les amis, faire les magasins et aller au cinéma. Aujourd'hui on va au cinéma à Villeneuve d'Ascq car se garer à Lille ça coûte 7 ou 8 euros pour le stationnement. A Villeneuve d'Ascq c'est gratuit. (M. J, Templemars)

Vous n'allez pas souvent à Lille, parce que c'est compliqué de se garer ? Oui, tout à fait. (M. E, Roncq)

En habitant ici [Hellemmes], la facilité, c'est Villeneuve d'Ascq : on est sûr de trouver des parkings. Nous, on a laissé tomber Lille. (M. D, Lille)

Les conséquences de la politique publique de stationnement sont incontestablement ressenties par les personnes âgées. De par leur âge, elles saisissent parfaitement les évolu-

tions qui ont eu court au fil des ans. Elles pointent la différence entre un passé permissif et une réalité actuelle plus contraignante pour les automobilistes.

Maintenant, avec le nouveau sens de circulation, rien que celui qui voudrait aller se garer au niveau des Tanneurs [est perturbé]. L'entrée du parking avant [elle se faisait] rue de Paris ou rue du Molinel. La rue de Paris, elle est fermée, elle est uniquement réservée aux locataires, donc il faut passer par la rue du Molinel. Mais c'est devenu compliqué d'arriver jusqu'à la rue du Molinel. C'est toujours bouché. Celui qui ne connaît pas la ville il peut tourner en rond. (M. N, Roncq)

À Lille [dans mon enfance] on pouvait se garer devant chez nous, rue Colbert. Le père de mon amie d'enfance, il disait : « un jour vous paierez pour vous garer dans la rue ». Ça nous faisait beaucoup rire, ça a été une plaisanterie qui a duré très longtemps : « Payez pour se garer dans la rue Colbert ! » et aujourd'hui les gens de la Rue Colbert, ils payent. (Mme C, Lille)

Le consentement à payer un stationnement est logiquement plus difficile à obtenir de la part de personnes âgées qui ont connu une époque où, pour le même service, elles ne payaient pas.

À Tourcoing c'est gratuit, limité à une heure. **Et c'est suffisant pour vous une heure ?** Oh non pas du tout, c'était mieux quand c'était 1h30. À Lille maintenant sur la Grande Place ce n'est même pas la peine d'y aller [en voiture]. (M. N, Roncq)

Aujourd'hui, aller en voiture en centre-ville ce n'est pas possible. Premièrement, il n'y a plus de stationnement. Et le stationnement qu'il y a, il est payant pour rien [en temps]. Donc c'est compliqué. Je dirais qu'on va extrêmement rarement en centre-ville. Mais vraiment extrêmement rarement. Si on y va c'est le dimanche quand les parcmètres sont arrêtés, parce que bon sinon trouver une place, c'est pas évident. Moi qui ai toujours travaillé sur Lille, j'ai laissé tomber ma vie à Lille. (M. D, Lille)

Au-delà de la question de l'offre de stationnement, un phénomène sous-jacent semble se profiler avec une certaine intensité : un processus d'éviction des populations âgées des centres-villes et plus généralement des villes-centres (Lille, Roubaix, Tourcoing). Et cette impression de mise à l'écart vaut tant pour les automobilistes que pour les usagers des transports en commun.

Je ne vais plus jamais en voiture à Lille. Mais pas trop pour la sécurité. J'aime bien Lille. Mais à cause du stationnement. Et puis ils changent tout le temps les sens de circulation. Les priorités aussi... J'ai deux amies qui ont plus de 90 ans et qui sont passées aux transports en commun. Elles avaient tellement l'habitude d'aller à Lille, qu'elles ont continué. L'une d'elle avait un déambulateur. Mais un jour, elle s'est faite bousculer dans l'escalier roulant. Elle est tombée en arrière. Vous savez, ça peut être dangereux aussi les transports en commun. Elles adorent Lille, mais elles prennent des risques pour continuer à se promener. (Mme X, Villeneuve d'Ascq).

Pour aller dans le centre de Roubaix, vous y allez comment ? On n'y va plus. C'est plus comme avant. C'est la fréquentation qu'on n'aime pas. (Mme P, Roubaix)

Proposition : Il pourrait être utile, via les milieux associatifs locaux, de proposer des sorties « en ville » à des groupes de personnes âgées. Certaines en apprécient l'ambiance mais ne fréquentent plus les centres-villes pour diverses raisons d'accessibilité. En prenant appui sur l'expérience des pédibus pour écoliers, par exemple, une telle initiative pourrait réduire le sentiment d'éviction territoriale liée à l'âge, parfois mal vécu si on en croit certains témoignages.

Les possibilités ou difficultés de stationnement orientent aussi les modes de transport choisis par les personnes âgées. Sans surprise, on est en présence d'un découragement efficace de l'automobile dans les villes-centres qui, heureusement, amène certaines personnes à choisir de prendre les transports en commun.

Avez-vous des problèmes de stationnement ? À Lille, oui. C'est pour ça que je ne prends plus la voiture. (M. A, Lille)

Vous allez à Lille avec le métro ? Oui, c'est plus pratique. Ça fait 35 ans que je ne mets plus les pieds à Lille en voiture. C'était trop compliqué pour se garer. (M. S, Lomme)

Prenez-vous le bus ? Ça arrive qu'on aille à Lille en bus. C'est direct d'ici. On a apprécié de ne pas avoir ce problème de stationnement. (Mme E, Roncq).

Par contraste, la politique d'employeurs qui continuent à offrir des places de stationnement à certains salariés privilégiés est parfaitement contre-productive.

J'avais acheté une Mini, c'était plus facile à garer [sur des places de stationnement qui n'en sont pas]. Et puis après, je suis monté en grade [à France 3]. Il y avait des problèmes de stationnement à France 3, c'était Boulevard de la liberté. Mais comme j'avais ma place réservée, c'était plus un problème. (M. J, Templemars)

Le succès des politiques d'incitation à la multimodalité voiture + métro sous la forme de parkings relais aux portes des métropoles est tout à fait remarquable. Nous avons été étonnés de la si bonne connaissance de ces possibilités de stationnement par les personnes âgées.

Je vais beaucoup à Strasbourg, eh bien chapeau ! Quand je suis dans le centre, je devais aller à une réunion ça ne pose aucun problème. Quel que soit d'où on arrive il y a un parking relais-tram pour 3.80 euros on a le ticket pour toute la journée, plus le billet de tram qui permet de circuler toute la journée. Bon ben on n'a pas de souci à se faire pour se garer. (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

Les témoignages permettent d'affirmer que cette intermodalité est bien plus fréquente que la fréquentation des seuls parkings labellisés P+R ne pourrait le laisser croire. L'intermodalité se fait d'ailleurs dans beaucoup d'autres stations que celles situées en bout de ligne de métro. Faute d'aménagements adéquats, ce sont souvent les parkings des grandes surfaces qui absorbent cette demande de stationnement à proximité des stations de métro.

Ça vous arrive de prendre le métro ? Ça ne m'arrive plus. Avant je le prenais. Je posais ma voiture devant la gare de Lomme. Et puis je prenais le métro. Jusqu'en 2016... C'est en 2016 que j'ai commencé à faire ma machine [il parle de sa maladie]. Je posais la voiture à Pont Supérieur, sur le trottoir d'Intermarché. Maintenant on ne peut plus, c'est limité à 1h30. (M. S, Lomme)

Est-ce que vous prenez les TC ? Pratiquement pas, non. On ne va jamais dans Lille avec la voiture. Ou alors, quand ma fille n'est pas là on prend la voiture mais on la laisse sur le parking de carrefour ou d'Ikea. Et on va en métro de St Philibert à Saint-Vincent. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Du coup ça vous arrive aussi de prendre les transports en commun ? Ah oui, oui, oui. Je mets ma voiture à la gare de Lomme, il faudrait des parkings parce que ça manque. Moi je veux bien prendre les transports, mais faut pouvoir garer sa voiture. **Quand vous allez à Lille, par exemple, vous prenez le métro ?** Je prends le métro ou le bus à la station Lomme. Quand je dois aller à l'hôpital... Pour aller à Saint-Vincent, vous vous arrêtez en face de Saint-Vincent, vous traversez, et vous y êtes, c'est pratique. (Mme V, Lambersart)

Donc vous n'allez pas en voiture jusqu'à Lille du coup... vous la laissez sur le parking d'Intermarché ? C'est que notre lotissement, il est loin de tout. Le métro, il est très très loin. Le problème, c'est qu'on n'a pas [d'autre] stationnement à proximité [du métro à part le parking d'Intermarché]. (M. Ö, Sequedin)

Je trouve qu'à Lille il n'y a pas assez de places de stationnement pour se garer au métro. S'il y avait des places de parking à côté du métro, j'irais en métro. Il y a beaucoup de congestion pour venir de Templemars. (M J, Templemars)

Proposition : Il pourrait être pertinent de réfléchir à un déploiement significatif du nombre des P+R et de ne pas donner le sentiment que l'accès est limité aux seuls abonnés Ilévia

et TER. En effet, la confusion est fréquemment faite. Une visite sur le site internet¹ d'Ilévia à la page consacrée au Parc Relais suffit à en comprendre la raison. Le premier message affiché en gras est « accès réservé » suivi de la mention « ces parkings sont exclusivement réservés aux clients ilévia ou TER grâce au système Pass Pass », ce qui laisse croire que l'abonnement est requis. Ce n'est qu'en lisant les mentions écrites en petite police de caractère que l'on apprend ensuite que « l'entrée est en libre accès ». En effet, seule « la sortie est contrôlée : vous devez être en possession d'un titre de transport validé le jour même sur le réseau Transpole ou TER :

- soit une carte Pass Pass personnelle (avec votre photo)
- soit une carte Pass Pass non personnalisée
- soit un ticket Pass Pass rechargeable (hors ZAP)
- soit un ticket TER daté du jour même (dans ce cas, se présenter à l'agent de parking) ».

D'un point de vue stratégique, il pourrait être pertinent de banaliser ces parkings (accès « tout public ») ; de fixer un prix dissuasif pour les personnes non-utilisatrices des transports en commun ; et de communiquer clairement sur leur gratuité pour les autres.

Certaines personnes âgées ont conservé leurs anciennes pratiques automobiles. Malgré toutes les politiques dissuasives, elles s'engagent au cœur des centres denses en voiture et n'imaginent pas faire autrement. Cette pratique suppose de mettre en place des tactiques et donne un avantage aux autochtones dans la recherche des « bons plans » de stationnement.

Quand on va à Lille, on se gare dans des coins que je connais : derrière la cité administrative par exemple. Parce que là je sais que souvent il y a de la place, et qu'il n'y a pas de parcmètre. (M. D, Lille)

Lille on n'y va pas souvent. Moi quand je vais à Lille c'est pour la braderie. Et je me gare mais... j'arrive le samedi à midi et je me gare juste de l'autre côté du marché aux puces je n'ai que 300m à faire. Mais faut y aller de bonne heure et les gens, ils ne connaissent pas l'astuce. (M. Z, La Bassée)

Si on veut aller à Lille, se garer en surface... j'irais me garer derrière la mairie de Lille là où il y a l'ancienne université de Droit, car là y aura toujours de la place. Avant il y avait des zones vertes à Lille. Maintenant les zones vertes existent, mais vraiment très excentrée. Derrière la mairie de Lille avant c'était une zone verte. Pour 2h40 on payait deux fois moins cher. Maintenant c'est zone orange partout. C'est une honte je dirais d'avoir augmenté les prix d'une manière aussi considérable comme ça. Moi je suis natif de Lille donc je connais bien Lille mais il y a des endroits même payants où on n'arrive pas à se garer. Donc je plains les gens qui ne connaissent pas la ville. (M. N, Roncq)

Parmi les partisans de la voiture à tout prix, certains concèdent, en contrepartie, de marcher longtemps avant d'atteindre leur destination :

Même si on se gare à 1 km, on sait encore marcher. (M. P, Roubaix)

D'autres payent le prix fort. Ils utilisent les parkings privés en ouvrage de l'hyper-centre. Pour ce faire, ils suivent les jalonnements routiers vers lesdits parkings, et ils les envisagent comme des parkings 'conseillés par la ville'.

Quand ma femme veut aller sur Lille pour des courses ou une balade je la dépose au parking du Nouveau Siècle, comme ça on est tranquille. Parce que sinon [si on se gare sur voirie] il n'y a plus de place, et on est limité par le temps. Si on dépasse le temps qu'on a payé... on risque une amende. (M. G, Lompret)

Si on va écouter l'orchestre à Lille, on se gare au parking du Nouveau Siècle. Le stationnement est rentré dans les dépenses. Même pour aller au CHR c'est payant. (M. J, Templemars)

¹ <https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/se-deplacer/parkings-pr/>

Globalement, les personnes que nous avons rencontrées sont légalistes. Elles sont d'ailleurs très critiques vis-à-vis des fraudeurs aux transports en commun. Deux personnes, toutefois, admettent être délibérément en infraction lorsqu'elles se garent.

Ça vous arrive d'aller à Lille en voiture ? J'y vais quand je sors en célibataire, je vais faire un tour à Lille, je me gare à Lille. **Vous sortez avec des copains ?** Voilà. Mais là ça fait un moment que ce n'est pas arrivé. **Et donc dans ce cas-là vous allez vous garer où ?** [Ironique] Sur le trottoir... Non je me gare bien, hein. (M. T) Parce que tu trouves à te garer à Lille ? (Mme T) Je me gare en face de... enfin, c'est interdit à cet endroit. (M. T) **Rassurez-vous c'est anonyme [M. T était policier de métier]...** Je me gare boulevard de la Liberté, là où il y a le PC régulation. Quand j'arrive il est tard, enfin tard... il est 17h30 17h45. Donc les gars, ils ne sont plus là. **Vous savez qu'ils ne sont plus là et que vous pouvez vous garer.** Je sais... Oui et non, un jour je vais me faire gratter. (M. T, Ronchin) **[M. T n'a pas conscience que la Liane n°1 qui s'arrête devant chez lui, à Ronchin, le déposerait sur le boulevard de la liberté tout aussi facilement].**

Le stationnement, c'est un problème pour vous ? Dans le quartier, ça manque. Si je rentre dans la journée, avant le retour des gens qui travaillent, ça va. Mais après un spectacle, le soir, là je tourne pas mal dans le quartier avant de trouver une place [sur voirie]. Vous savez, souvent je finis par me mettre sur le trottoir ! (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Comme souvent, le stationnement fait l'objet d'une cristallisation des doléances adressées aux collectivités, ce qui confirme l'importance de la place qu'occupe la voiture dans la vie quotidienne de la génération des baby-boomers. Nous ne relatons pas l'intégralité des discours sur ce point, d'autant qu'au sein d'un même couple la question peut faire l'objet d'âpres débats contradictoires, mais on peut tout de même envisager ces doléances comme une aspiration à davantage de concertation publique sur le sujet du stationnement.

Le stationnement c'est un problème pour vous ? Oui. Alors, je vais engueuler la MEL, je peux ? L'entreprise de carrelage en face, elle est venue depuis 2/3 ans, ils ont demandé une zone de livraison, ce que je peux admettre. Et donc les employés de la MEL ils sont venus faire les traçages. On n'était pas là, parce que je pense que si on avait été là, j'aurais râlé un petit peu plus quand même. Et ils nous ont mis un stationnement interdit devant j'avais dire notre garage, sauf que c'est pas un garage. On ne peut pas rentrer de voiture devant, c'est pas assez profond. Mais du coup, nous on ne peut plus se garer devant, parce que c'est interdit. Et que ce soit nous, ou aussi nos voisins proches, on a été verbalisés et 3 fois de suite. Donc j'ai rencontré mon cher président de conseil de quartier à Fives, il me dit : « Si, si j'ai fait passer un enquêteur. » Je lui fais : attendez, vous avez choisi le moment où j'étais en vacances alors ? Moi j'dis « c'est impossible, il n'y a personne qui est passé ». Donc moi j'attends que la MEL refasse la rue pour leur dire : « Stop, mettez une zone de stationnement, je m'en fous s'il y a des gens, au moins nous, le soir, on pourrait se garer, parce que là on ne peut pas. Ils ont bloqué [retiré] je ne sais pas combien de places de stationnement. Du coup, tout le monde se rapatrie là où il peut. Oui, il y a un problème de stationnement, ça c'est clair. Moi je me dis à des moments : ce serait bien qu'ils demandent à des habitants du quartier ce qu'ils en pensent, mais qu'ils ne fassent pas n'importe quoi. Parce que là je me dis c'est un peu du n'importe quoi. (M. D, Lille)

La seule chose qui fait que je suis contente qu'on ait supprimé 4 places de stationnement c'est à notre coin de rue là. C'était infernal. Fallait qu'on avance complètement pour voir si les voitures arrivaient, il y a eu des accidents là. Donc ils ont quand même raisonné, bon je suis désolée ça fait 4 places de parkings en moins mais plus de sécurité. (Mme D, Lille)

2.6 - La voiture et la prise de risques

Les récits que les personnes âgées font de longs trajets en voiture sans pause, pour partir en vacances notamment, parfois sans ceinture, doivent être lus avec un certain recul. Les messages de prévention routière sont passés par là. Et les personnes font aujourd'hui davantage cas des questions de sécurité : une conscience et une culture du risque que l'on n'avait guère autrefois, s'est installée.

L'usine fermait au mois d'août, le soir même des vacances, on partait. Mon père s'arrêtait le vendredi soir, et on partait dans la nuit du vendredi au samedi systématiquement. On faisait 1000 km d'une traite dans les Hautes-Alpes ! Ma mère et mes 4 frères derrière. Mon père et moi devant. Mon père conduisait seul. Et il n'y avait pas d'autoroutes à l'époque, c'était les routes avec les platanes des deux côtés... Vers 2h du matin mon père s'arrêtait, il buvait un petit café, puis on faisait un somme d'une demi-heure... et puis on repartait. (M. L, Frelinghien)

Mes trois premières voitures, elles n'avaient pas de ceinture. Ma première SIMCA 1100... non. Ou alors il y en avait mais elles n'étaient pas obligatoires. C'était donc un luxe que de les mettre. Mais maintenant c'est devenu une obligation, on ne se pose plus de question. Et si on n'a oublié de la mettre ça miaule dans la voiture tout le temps. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

Ces témoignages ont donc une valeur historique, mais ils ne sont pas sans conséquences, aujourd'hui encore, sur les prises de risque et mises en danger spécifiques à cette génération. Parfois, mettre la ceinture est fastidieux.

Parce que ça vous arrive d'oublier votre ceinture ? Bon... comment dire ? Comme bon nombre de chauffeur ancien, je démarre d'abord et je ne mets ma ceinture qu'ensuite. Alors qu'il me faudrait normalement la mettre avant de démarrer. À part ce petit défaut... non. Mais je la mets dans les 50 premiers mètres tout de même. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

L'habitude des longs voyages sans pause est une particularité remarquable et propre à cette génération qui a vécu la démocratisation de l'automobile de façon concomitante avec la démocratisation des congés payés.

Quand on était jeune mariés, on allait dans le sud de l'Espagne. D'une traite. C'était 1600km sans s'arrêter. Juste une demi-heure de temps en temps. On a eu l'habitude de ça. On sortait du boulot, on prenait une douche. On roulait toute la nuit. **Et on arrivait à midi dans le sud de l'Espagne. 1650Km...** Mais il y avait moins de circulation. Et puis on était plus jeunes... **Tandis qu'aujourd'hui, la Bretagne, c'est le maximum.** Ça nous est arrivé d'aller jusqu'à Biarritz, là on le fait en deux fois. (M. Ö, Sequedin)

Mais cette habitude des longs voyages d'une traite pousse certaines personnes âgées à en perpétuer la pratique aujourd'hui. Elles mettent un point d'honneur à s'en sentir toujours capable, coûte que coûte.

Moi je sais faire d'une traite Lille-Marseille, même à mon âge. J'arrive sans être fatigué. Les gens sont surpris. (M. M, Bondues, 83 ans)

Fut un temps, ma femme était très malade, et j'avais pris la décision de rentrer tous les jours. Donc je faisais Lille -Roissy, Roissy-Lille tous les jours. Pendant plus de deux ans. En voiture, je mettais 2h04. La seule fois où je me suis fait avoir [par un radar] sur l'autoroute c'était parce qu'un collègue de travail m'appelait. Et quoi qu'on en dise, quand on est au téléphone, on est distrait. (M. L, Frelinghien)

Quand elles sont encore en vie pour le raconter, les personnes âgées ayant survécu à un accident grave ou ayant vécu un traumatisme lié à la conduite ont fait évoluer leur pratique.

J'ai eu une suspension de permis... mémorable, oui. Je roulais un peu vite quand j'étais tout seul. Et puis les policiers m'ont arrêté et m'ont dit : « voilà Monsieur vous avez été arrêté à 205 km/h. On va retenir 198 km/heure ; est-ce que vous contestez l'infraction ? ». J'dis : « qu'est-ce que vous voulez que je conteste ? Y a rien à contester, je suis le roi des crétins. Point ». Ils me demandent si j'ai une explication, et je leur réponds que j'en ai une mais qu'elle ne va pas leur plaire : « je suis fatigué, j'ai bossé 60h cette semaine, ça fait des mois que j'ai pas pris de congés, on part demain matin au Canada, j'étais pressé de rentrer ». Bref... tribunal, tout le machin quoi. (...) Mais je peux vous dire que ce coup-là ça m'a vraiment calmé. Quand on était en famille je respectais le code. Mais la bêtise de rouler seul à 200 à l'heure, ça m'a vraiment calmé. C'était complètement con. Jamais plus ça m'est arrivé. (M. L, Frelinghien)

Les femmes jouent aussi un rôle pour modérer les ardeurs de leurs conjoints sur cette prise de risque insensée que représente un long voyage presque sans pause.

Mon mari m'a dit : « je veux aller à Lourdes ». J'ai pris ma carte de France et j'ai dit : « Lourdes est là, Lille est là ». J'ai dit : « On ne partira pas d'une seule traite ». Moi, j'aurais fait la route en deux jours, au minimum. (Mme H, Lambersart)

Des prises de risques surviennent lorsqu'une personne, parmi les messieurs en particulier, refuse d'admettre qu'elles est diminuée ou moins aptes à conduire suite à une maladie ou à un accident.

J'ai subi un grave accident de vélo au mois d'août [nous sommes le 12 novembre]. Un obstacle non prévu sur ma route. Ce n'était pas mon premier accident de vélo, car je fais beaucoup de vélo, et en retraite encore plus. Depuis que je suis en retraite je n'ai jamais arrêté plus d'une demie journée. Mais je ne compte plus le nombre de fois où j'ai été hospitalisé depuis 1998 pour différentes choses. La dernière a été la chute de vélo. Sur la route, chemin des écluses à Deulémont il y a eu un obstacle invisible. C'était un truc en fil de fer non signalé. Je suis rentré dedans et je suis passé par-dessus.

Le témoignage de M. M montre qu'avec l'âge les capacités de vigilance et de vision s'altèrent mais qu'on n'en prend conscience qu'avec la multiplication des chutes. Il est intéressant de souligner le vocabulaire que M. M choisit d'employer. Il ne remet aucunement en question ses propres capacités de vision. C'est l'obstacle qui est invisible et non sa vue qui baisse. Il poursuit ainsi :

J'ai eu 4 vertèbres cervicales fracturées. Je n'ai pas pu me relever, j'avais une figure déchiquetée. J'ai eu 17 points de suture, sur la bouche, le front, le nez. Je n'ai pas eu de problème de paralysie. J'étais un miraculé selon les médecins. J'ai une jambe qui ne marche plus très bien mais ça va revenir. **Ça a dû vous compliquer la vie...** Tout s'est arrêté. 5 semaines à l'hôpital, c'était dur. J'ai perdu 10 kilos. Je sais difficilement manger. À l'hôpital ils ne voulaient pas me libérer car ils savaient que j'allais ressortir [et prendre des risques]. **Et vous utilisez à nouveau votre voiture ?** Oui. Aujourd'hui je reconduis. Même si je ne sais pas si j'ai le droit [du fait du problème de motricité d'une de ses jambes]. Pour aller au golf de Bondues je prends ma voiture. Pour les courses aussi, je vais en voiture. (M. M, Bondues)

Proposition : la prévention routière s'est principalement adressée aux jeunes générations. À raison, car les jeunes font état des conduites les plus accidentogènes. Toutefois, il pourrait être intéressant de réfléchir à des formes de communication permettant de mieux sensibiliser les personnes âgées à la potentielle dangerosité de leur conduite également.

3 – DE QUOI LA RETRAITE EST-ELLE SYNONYME ?

La voiture [et les déplacements vers le travail] c'est un moyen de continuer à exister. La retraite c'est un choc. (M. A, Lille)

3.1 – Du temps pour soi

La retraite constitue un tournant de vie majeur, riche en bouleversements, à l'occasion duquel la question de l'occupation du temps, d'un temps pour soi, se pose avec acuité. Parmi les réponses que les personnes retraitées s'inventent, certaines peuvent être synonymes d'une augmentation de mobilités, d'une diminution pour d'autres.

Est-ce que le fait d'avoir été à la retraite vous a fait changer vos habitudes ? Ah oui du jour au lendemain on n'a plus eu aucun horaire. On peut manger à 14H30, on s'en fiche. Tous les dimanches nous partons à un repas dansant à Bailleul. C'est le plus long trajet que la voiture fait : Lille-Bailleul aller-retour tous les dimanches. (M. G, Lompret)

Maintenant que vous êtes à la retraite vos déplacements sont différents ? Eh bien déjà... je ne vais plus au travail. Mais j'ai fait beaucoup de voyages organisés. Donc je me déplace plus. (Mme F, Armentières)

Depuis ma retraite, le sport c'est mon grand passe-temps : le vélo, le golf, le tennis, la course à pied. Je fais 25h de sport par semaine. Je fais 5-6000 km par an [pour participer à des compétitions]. Je suis aussi très investi dans la ville de Bondues. Je suis président du club de Basket. [Jeune retraité] j'étais président du club de tennis, j'étais adjoint au sport à la mairie, je suis toujours président du château [résidence pour personnes âgées non médicalisées], et je suis membre de tous les jumelages. J'essaie de donner un coup de main dès qu'il y a besoin. (M. M, Bondues)

C'était un tournant votre retraite en termes de mobilité ? Oui. On bouge plus. On fait des week-ends de 3-4 jours à deux. On utilise plus la voiture. (Mme H, Lambersart)

Je donne beaucoup de temps à la résidence ici, car je suis Présidente du Conseil Syndical. Et c'est une résidence dans laquelle on a eu énormément de problèmes. Ça m'a beaucoup aidé au moment du décès de mon mari. Et puis ça m'a rapproché de beaucoup de voisins, les trois quarts ont mon portable. Ce que je fais régulièrement aussi c'est que je suis ambassadrice de l'Office du tourisme donc je fais des visites guidées régulièrement avec eux. J'ai une amie surtout avec qui je vais au cinéma, marcher, au restaurant. J'ai une collègue aussi que je vois une fois par mois. C'est toujours au restau qu'on se retrouve le midi ou le soir ça dépend. (Mme O, Roubaix)

Alors on est mobile, mais plus de la même manière [depuis la retraite]. On ne se déplace plus quotidiennement comme quand les enfants nageaient [en compétition], ou qu'ils étaient au lycée à Marcq-en-Barœul. Maintenant on est toujours mobiles, tous les deux, parce qu'on a des activités différentes, mais moins. **Des activités associatives ?** Entre autres. Moi je m'implique depuis plus de 15 ans dans la bibliothèque pour tous de Pérenchies, dans laquelle je suis toujours. Je vais en atelier de peinture. On a une association qu'on a créée avec des amis. Puis une autre association dont on s'occupe aussi à Verlinghem. Donc voilà on a des activités, et on n'est pas toujours ensemble. On s'est posé la question, il y a pas longtemps parce qu'on a renouvelé les voitures, en se disant : « bon maintenant est-ce qu'on ne pourrait pas se contenter d'une seule voiture ? ». En fait, c'est compliqué. (Mme L) Parce que le jeudi après-midi, elle a son atelier peinture, et moi j'ai répétition... (M. L, Frelinghien)

À la retraite, la valeur du temps est moindre. Tout du moins, on peut le prendre davantage ou moins ressentir le stress de la montre ; ce qui permet d'envisager des modes de transport à la ponctualité plus aléatoire, comme les transports en commun. Cette évolution modale concerne tout particulièrement les jeunes retraités.

Prenez-vous le bus ? Ça arrive qu'on aille à Lille en bus. En temps, c'est pratiquement pareil. On a essayé à la retraite. (Mme E, Roncq)

Il y a d'autres choses qu'on essaie une fois à la retraite ? À l'arrivée de la retraite, on a fait davantage de marche et de vélo. Le vélo, c'est plus pour des balades ou des petites courses. Bon, on en fait un peu moins maintenant, malgré des vélos à assistance électrique. (M. E, Roncq)

Ce nouveau rapport au temps permet aussi de couper les longs voyages et d'accorder davantage d'attention aux paysages en prenant plaisir à les traverser.

Depuis longtemps, depuis la retraite... Moi j'ai dit un jour que j'en avais ras le bol de faire des routes d'une traite. Parce que pour moi le voyage devait faire partie des vacances. On doit profiter du paysage, et quand il faut s'arrêter, on s'arrête. (M. L, Frelinghien)

Si c'est trop loin on préfère le faire en deux jours. 800km on sait encore les faire en une fois. Mais quand on revient de notre maison de vacances on a nos habitudes du coup, on le fait en deux fois. C'est plus détente, et puis on a le temps. Même quand on allait à Biarritz avec les enfants, le plus loin qu'on ait fait, on l'avait fait en deux fois. (M. N, Roncq)

3.2 – S'adapter (ou non) aux horaires des actifs ?

La plupart des retraités disent faire évoluer leurs horaires de déplacement de façon à éviter les heures de pointes, que ce soit sur la route ou dans les grands centres commerciaux.

Pour faire les courses, je préfère y aller en milieu de matinée ou en milieu d'après-midi. Jamais le week-end. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Avez-vous adapté vos horaires ? Les courses c'est tôt le matin. À Carrefour ça ouvre à 8h30 et à 8h30 on y est. Il y a moins de monde. (Mme H, Lambersart)

Ne serait-ce que quand je vais à Auchan, je préfère les heures creuses. Faut bien que ça ait quelques avantages la retraite. (Mme I, Fâches Thumesnil)

Le seul changement qu'il pourrait y avoir, étant en retraite, c'est quand on doit se déplacer sur Lille : on évite les moments importants, les horaires où il y a du monde. (M. E, Roncq)

C'est surtout ces phénomènes de bouchons qui sont difficiles. On s'arrange que nos rendez-vous aient lieu en dehors de ces moments-là. (M. D, Lille)

Et du coup vous faites attention aux bouchons? Oh oui, on essaye de les éviter. On regarde sur notre téléphone si on peut partir, le temps qu'il faut mettre. **Vous regardez sur une application ?** Oui sur Google, c'est ma fille qui regarde. Je m'en sers un petit peu quand même. **Mais c'est elle qui vous dit : « il vaut mieux partir plus tard » ?** Oui, oui, « on attend » ou alors « il y a une heure de machin pour aller à... ». Ah oui, oui, on évite. Autant laisser la place à ceux qui travaillent. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

L'adaptation des personnes retraitées aux rythmes des actifs vaut en semaine, dans la vie quotidienne, mais aussi dans les choix des périodes de vacances ou de week-end.

Toutes nos périodes de vacances... on a tout décalé : il y a des gens qui n'ont pas le choix, qui doivent partir entre le 15 juillet et le 15 août, ceux-là on les laisse partir. Et puis nous c'est pas le week-end, c'est « mid-week », c'est-à-dire qu'on part jamais le week-end. On part du lundi ou mardi au vendredi, ou le mercredi pour le mercredi d'après. Le samedi et dimanche on ne bouge pas. (M. L) Et si pour des vacances on est obligé de réserver du samedi au samedi : on part le jeudi, on loue deux jours en chambre d'hôte ailleurs et on fait le minimum [de route] le samedi (Mme L). En toute franchise ce n'est pas que pour notre confort : c'est parce qu'on considère, qu'ayant été pendant des dizaines d'années, obligé de partir soit le week-end, soit un samedi, je pense que c'est débile d'aller enquiquiner les gens qui n'ont pas le choix. (M. L, Frelinghien)

Vous avez l'air très active, est-ce que la retraite a changé quelque chose à vos heures de déplacements ? Ah oui, oui. Schématiquement quand je vais en Alsace je ne pars jamais avant 10h d'ici. Ça ne sert à rien sinon avant je serais dans les bouchons puisque je passe par Lille. Et quand je quitte Strasbourg c'est pareil, je pars vers 11h pour être ici vers 16h/16h30. On a de la chance de pouvoir le faire quand on est en retraite. Parce que je vois ceux qui travaillent et qui ont des horaires à respecter... c'est la galère. (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

[Quand on va chez] notre fils qui habite à Bourges, un aller-retour, c'est 1000km, il faut passer par Paris. On s'arrange pour traverser Paris aux créneaux horaires où c'est possible. (Mme Ö, Sequedin)

Toutefois, entre un discours théorique et la mise en pratique, il peut y avoir de grandes différences. Parfois au point d'être totalement contradictoire.

[Propos recueillis en début d'entretien] Maintenant qu'on n'a plus d'activités, le samedi on le laisse pour les autres parce qu'il y a du monde (M. Z). [Puis dans le fil de la conversation] Nous, c'est à Lens [qu'on va faire des courses]. A Béthune on y va beaucoup moins. **Lens par exemple, c'est pour...** ? C'est pour faire du shopping. **Vous y allez en voiture ?** Oui. On y va le samedi. Avant les parkings, ils étaient payants... Et maintenant le samedi pour attirer les touristes ou quoi, soit c'est moins cher avec les cartes bleues, soit c'est gratuit. (M. Z, La Bassée)

Certaines personnes prétendent ne pas pouvoir adapter leurs horaires pour entreprendre des activités bien précises dont les horaires sont indépendants de leur volonté.

La retraite, ça a modifié vos horaires de déplacement ? Ah ben pas toujours. L'activité patchwork, c'est à 9h au Rouge-Barres [CCAS, club des aînés, Espace Croisé-Rouges Barres à Marcq en Bareoul]. Alors forcément, je dois passer par le rond point de la Pilaterie à l'heure de pointe. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Le seul matin de dérogation pour moi, c'est le samedi matin quand je vais à l'Atelier de peinture. Il faut y être pour 9h30. Et le soir aussi. C'est le seul jour où je suis à coup sûr dans les embouteillages parce que je vais à l'atelier à Hellemmes et je rentre à 17h. (Mme L, Frelinghien)

Mais certains retraités reconnaissent ne pas se soucier des heures de pointe. Pour ces personnes, la co-présence des autres, et particulièrement celle des actifs, semble même recherchée.

Je n'évite pas particulièrement les heures de pointe. J'ai une voiture automatique depuis 30 ans, c'est beaucoup plus relax [dans les embouteillages]. (M. M, Bondues)

Choisissez-vous les horaires auxquels vous vous déplacez ? Non pas encore. En plus j'ai une hybride donc ça ne consomme pas dans les bouchons. (M. J, Templemars)

A demi-mots, ces personnes nous disent que la foule contribue à les faire se sentir bien vivantes. Elles nous disent aussi que limiter leurs déplacements à certaines heures serait porter atteinte à leur liberté ; une liberté à laquelle elles sont particulièrement attachées.

Est-ce que vous choisissez les heures auxquelles vous prenez la voiture ? Non, si j'ai envie d'y aller j'y vais. (Mme F, Armentières)

Ce n'est pas un réflexe de se demander si c'est la meilleure heure pour circuler avant de partir, surtout au début de la retraite. Cette habitude ne vient qu'avec le temps. En quelque sorte, un temps d'apprentissage et d'acculturation à la vie de retraité s'impose. Et s'empêcher d'entreprendre un déplacement à un moment donné suppose, d'un point de vue éthique, un degré élevé de morale citoyenne.

Au début de la retraite on sortait un petit peu plus [que lorsqu'on travaillait]. On avait un mobile home [dans un camping sur la côte d'Opale]. On partait le vendredi et on rentrait le dimanche soir dans la cohue à chaque fois en revenant de la mer... Ça bourre sur l'A25. **Et ça a changé après ?** Ah oui, oui, oui. Surtout que moi j'étais dans le commerce donc les clients qui arrivent à midi moins cinq, vous savez... [on ne les aime pas] (rires.). Alors j'ai dit : « un retraité, il peut changer ». Hier mon mari voulait aller à midi moins dix chez le pharmacien. Je lui dis t'exagères un peu tout de même. Il me dit : « Oui t'as raison. ». Oui j'ai changé mes horaires, et mes journées aussi. Je ne vais pas le samedi ni à Auchan, ni à Leclerc... Ah oui on a changé nos horaires ça c'est sûr. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Quand j'ai été à la retraite, j'essayais de ne pas aller faire mes courses en hypermarché ni le samedi, ni après 17h parce que je me disais que je pouvais le faire durant la journée. Je faisais aussi les courses pour ma mère. Je me disais « il ne faut pas ». Les gens qui sont à la retraite ne doivent pas aller les jours où ceux qui travaillent n'ont pas le choix, il faut bien qu'ils y aillent le samedi s'ils travaillent toute la semaine. C'était moral. (Mme C, Lille)

C'est parfois l'actualité récente qui crée le déclic et qui produit certains changements de comportement. En particulier le samedi.

Depuis les gilets jaunes, on ne va plus à Lille le samedi. On a le temps d'y aller toute la semaine donc on évite d'y aller le samedi. Et si on peut faire autrement, on évite vraiment les heures de pointe. (M. G, Lompret)

Les politiques commerciales peuvent aussi avoir un réel impact sur les horaires de déplacement des personnes retraitées.

Mon épouse est partie [faire des courses]... elle profite du jeudi pour y aller. Parce que c'est le jour où on a des réductions. Je pense que c'est pour mieux répartir la clientèle. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

3.3 – Un besoin de routines rassurantes

D'un point de vue politique, les personnes âgées sont connues pour leur conservatisme. Dans la vie quotidienne, la montée en âge se concrétise par un attachement particulier aux routines, aux recettes éprouvées et habitudes ancrées. Cette position de principe place les personnes âgées dans un rapport compliqué au changement. On observe l'influence de ce rapport particulier aux routines dans le choix modal.

Le train on ne le prend pas parce qu'on ne sait pas combien ça coûte. Et je ne veux pas avoir un paquet de surprises. J'veux savoir ce que j'ai. (M. Z, La Bassée)

On observe aussi ce rapport particulier aux routines dans le choix des destinations, notamment des lieux de villégiature.

Ça fait 33 ans qu'on va au même endroit en vacances (rires.) Depuis 30 ans, on a acheté un abri de jardin dans le Tarn, donc c'est là qu'on va passer nos vacances. (M. D, Lille)

On observe encore ce rapport particulier aux routines dans les difficultés que certaines personnes éprouvent pour faire face à un imprévu, comme des travaux qui contraignent à modifier ponctuellement un parcours habituel en voiture.

Oh ! Il y a les travaux... partout. C'est plus long et ça crée des embouteillages. Maintenant on a des travaux aux Prés (vers O'Tera). Le carrefour est fermé. Bon, il y avait une indication de déviation, heureusement. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

C'est embêtant les travaux ? Oh la la m'en parlez pas. Je voulais aller chez ma belle sœur. J'arrive... la route est barrée. Bon je dis : « c'est rien je vais faire le tour et passer devant la gare de Lomme et le pont supérieur, et prendre la rue Auguste Bonte tout du long ». Mais non, elle était revenue dans l'autre sens parce qu'il y avait un tas de bazar de travaux sur les côtés. J'ai dû faire un demi-tour sur le parking de la gare et revenir tout en arrière et reprendre par l'Avenue de Dunkerque. Les travaux, ça embête tout le monde. Dieu sait si on en fait des trous. On est toujours en train de faire des trous. (M. S, Lomme)

Mais les difficultés d'adaptation des personnes âgées excèdent très largement les seuls changements ponctuels et momentanés. Toute évolution de la voirie ou de sa fréquentation, ou des sens de circulation, devient problématique.

Les trottinettes, les vélos : c'est devenu trop chargé. Il y a trop de monde sur les trottoirs. Bon, pas à Lesquin mais à Lille oui. (Mme K, Lesquin)

Pour aller à Lille ils changent toujours le sens des routes. C'est pas toujours facile parce qu'on ne sait plus. (Mme V, Lambersart)

Même si en France la politique de standardisation des carrefours giratoires avec priorité aux véhicules engagés sur l'anneau date de 1984, Mme X continue à trouver étranges ces ronds points sans priorité à droite. Les capacités d'adaptation au changement des conducteurs, passé un certain âge, semblent particulièrement faibles et lentes.

Mais ils changent tout le temps les sens de circulation ! Et les priorités aussi... regardez au rond point de la Pilaterie, ça me casse les pieds : maintenant, ce n'est plus des priorités à droite ! (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

D'une part, le changement est donc perturbant. Mais d'autre part, l'habitude est addictive. Mme T explique très bien comment elle se sentirait diminuée si le nombre et l'enchaînement de ses activités quotidiennes baissait. Or la voiture lui est d'une grande aide pour maintenir le rythme effréné qu'elle décrit.

Si on va manger chez notre fille qui habite à 1km, un dimanche midi, on prend la voiture. Et on revient le soir en voiture. La voiture c'est notre habitude et on devient un peu feignant. (M. T) C'est notre mode de transport maintenant. Toi t'aurais peut-être du mal d'arriver à marcher. Moi je pourrais y aller à pied mais je dirais que j'ai eu l'habitude de toujours aller... pas de courir mais d'être... Vous comprenez ce que c'est la maison, le travail et puis tout quoi. Les enfants, tout, l'habitude d'aller vite. Et maintenant je ne peux plus marcher vite, alors dans le fond je me rends compte en y réfléchissant, que c'est ça aussi ce qui me fait prendre la voiture. **La voiture ça vous permet de ne pas trop perdre de temps...** Voilà, alors que je pourrais, en fait. Y a rien qui presse. (Mme T, Ronchin)

L'attachement aux routines du quotidien constitue aussi un véritable obstacle aux déménagements. La perspective d'une relocalisation dans un logement plus adapté aux vieux jours sera d'autant plus complexe que les personnes tardent à la décider. Plus ils attendent, plus elle leur sera imposée à contrecœur.

Le problème c'est tout ce qui est médical. Je pense que tant qu'on peut rester dans cette maison... on y est bien. Mais peut-être qu'un jour on quittera la maison pour trouver un appartement et quelque chose de plus centralisé au centre-ville de Roncq. Pour le moment on souhaite rester le plus longtemps possible ici. (Mme E, Roncq)

3.4 – Des sensibilités écologiques naissantes

Quels que soient les profils d'automobilistes, les seniors réduisent progressivement le nombre des kilomètres parcourus en voiture. Cette réduction qui s'observe à l'échelle statistique, s'observe aussi à l'échelle individuelle.

Avant, je faisais 30-35000 kilomètres par an. Maintenant j'en fais 15-20 000. **Pourquoi en faites-vous beaucoup moins ? La fatigue ?** Non c'est la retraite qui me fait moins conduire. (M. M, Bondues)

On est retraité donc on ne prend pas la route tous les jours comme ceux qui travaillent. En moyenne, on fait un plein tous les deux mois. On a une voiture de 4 ans et je n'ai que 35000 km... Tout ce qu'on peut faire à pied on le fait. On va à Lille à pied, et on revient en métro. (M. H, Lambersart)

À Orléans j'y vais en train. Avant j'y allais en voiture, mais quand vous comptiez le prix du carburant, le temps que vous y passiez, plus les péages, c'est pas la peine. Je préfère changer de gare à Paris et prendre le métro. (Mme B, Lille)

Lorsqu'elles entament leur retraite, les personnes interrogées se questionnent sur leurs choix de mobilité. Ce tournant de vie se prête tout à fait à cette introspection. Parfois, les personnes réalisent qu'elles pourraient moins prendre la voiture. Leurs propos trahissent même une culpabilité écologique.

Prenez-vous le bus ? Ça arrive qu'on aille à Lille en bus. C'est direct d'ici. On a apprécié de ne pas avoir ce problème de stationnement. En temps, c'est pratiquement pareil... On a essayé à la retraite. (Mme E) **Et la voiture est mise en balance à chaque déplacement ?** Non. La tendance c'est la voiture. Le réflexe c'est la voiture. On reconnaît que c'est pas très écolo. Mais quand on prend la voiture, on fait beaucoup plus de choses. (M. E, Roncq)

Pendant un temps on avait 2 voitures mais la deuxième était utilisée par notre fille qui faisait des études de médecine. Et on s'arrangeait en fait avec une seule voiture pour nous deux. Mais on s'est aperçu que c'était quand même compliqué. Du coup on est revenu au standard de deux voitures. Mais intellectuellement, ça ne

nous plaît pas plus que ça. On préférerait n'en avoir qu'une... et optimiser à la fois le vélo et les transports en commun. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

Les personnes qui sont désormais convaincues de la nécessité de changer de comportement de déplacement pour des raisons écologiques et environnementales affichent sans ambiguïté ces valeurs qui motivent leurs choix.

Moi si [ce que j'ai à transporter n'est] pas encombrant, je vais à vélo. C'est de l'économie, et puis je ne pollue pas. **C'est important pour vous ?** Ah ben oui. Je trouve que c'est moins polluant et que c'est beaucoup plus économique. Mais faut avoir la volonté. (M. Z, La Bassée)

Bien sûr, il y a un déficit de bus. Mais on est accro à la voiture, ça c'est une évidence. On sait qu'on ne pourra pas l'être ad vitam æternam. On sait que ça pollue. Bon après, je pense que j'ai pollué beaucoup quand je faisais mes voyages au Japon ou en Corée dans ma boîte. Et puis l'industrie pollue aussi énormément. Ça ne nous exonère pas. (M. E) On a changé nos habitudes de consommation. On n'est plus que deux. On achète plus bio. Depuis des années on a la chance d'habiter à côté d'un maraîcher qui ne traite pas. **Vous y allez comment ?** À pied. Ou quelques fois je m'arrête pour voir ce qu'il a pour aller acheter ailleurs ce qu'il n'a pas. Je rationalise beaucoup plus mes transports. On fait tout d'un coup. Ça fait une dizaine d'années, et depuis 4/5 ans beaucoup plus. (Mme E, Roncq)

L'évolution des valeurs a souvent été progressive. Mais les personnes âgées peuvent parfois dater des rencontres qui ont contribué à leur émergence. Mme C s'est laissé convaincre par ses propres étudiants.

Vous dites avoir été conditionnée par différents courants ? Oui, ne pas conduire beaucoup, car ça pollue. Surtout qu'à Lille on est bien concerné. Je mange moins de viande rouge. **Depuis quand avez-vous cette sensibilité écologique ?** Oh eh bien comme c'est très progressif, je ne peux pas dire de date. Mais j'ai toujours travaillé avec des étudiants. Donc forcément j'ai vu qu'eux, tout doucement, se transformaient. Et comme eux se transformaient, je me suis transformée progressivement. (Mme C, Lille)

Un changement de comportement ne peut se faire du jour au lendemain sans un accompagnement approprié. En effet, passer de la voiture aux transports en commun, par exemple, suppose une phase d'apprentissage. Nous avons eu la chance de croiser Mme D le jour même où elle décide d'essayer de prendre le métro pour la première fois pour se rendre à Lille depuis Hellemmes.

Je vais voir à l'arrêt du métro comment on prend un ticket. J'ai besoin de prendre le métro la semaine prochaine, et je ne sais même pas comment on fait. Je veux prendre un peu d'avance pour voir si on paye par carte, par monnaie, donc je vais voir puisque je n'en ai aucune idée. Je prends jamais le métro parce que je ne vais pas en ville [centre de Lille] habituellement. (Mme D, Lille)

Certaines personnes parviennent à relier leurs pratiques plus soutenables à une éthique de sobriété ou d'utilisation des transports collectifs inculquée par les générations qui les ont précédées.

Quand je vais voir ma belle mère qui a 96 ans, trois fois par semaine, à Armentières, j'y vais en voiture. Mais je peux aussi y aller en transports en commun. La ligne de bus c'est facile, ça ne coûte rien. Je peux aussi prendre le train, parfois. C'est une ville bien desservie. **C'est important d'avoir différents moyens de transports à disposition ?** Oui. D'abord ça change. On ne prend pas toujours les mêmes. Ça casse la routine. Je prends mon vélo aussi... pour aller à Armentières, ça change. Ou des fois je commence à pied et ma femme me récupère à Capinghem. Je fais ça 2 ou 3 fois dans l'année. L'interconnexion SNCF et ILEVIA c'est vachement important. **La voiture vous est-elle indispensable au quotidien ?** Je ne suis pas sûr, en fait. **Comment faites-vous pour vos courses ?** Je ne vais quasiment jamais au supermarché, ça me fout le cafard. On fait nos courses au marché. Dans le coin il y a un supermarché de quartier. **Vous faites plutôt des petites courses ?** Oui sauf pour l'alimentaire, c'est une fois par semaine au marché. On le fait à Armentières en ce moment pour combiner mais ici à Lomme il y en a un qui est très bien. On fait tout à pied avec un caddie ou sinon avec un panier. C'est aussi une promenade. Sinon on va à Wazemmes à pied ou en voiture une fois tous les 15 jours. **Ce sont des habitudes qui sont arrivées avec la retraite ?** Non c'était déjà comme ça avant. On a des parents qui nous ont inculqué l'achat chez les petits commerçants, dans les commerces de proximité. (M. A, Lille)

4 - LIEUX ET LOCALISATIONS

4.1 – Le rayon d'action spatial : un indicateur fort d'autonomie

Avant la retraite, l'époque où les personnes interrogées étaient actives a correspondu à une période d'élargissement de leurs horizons via l'éparpillement et la multiplication des lieux d'emploi, la banalisation des missions professionnelles loin du domicile ou la démocratisation des voyages à l'étranger. Lorsqu'elles entrent dans le 4^{ème} âge, on assiste chez certaines personnes à une contraction de l'espace jugé sécuritaire. Au fil des ans, les personnes se limitent à quelques destinations routinières proches. L'ailleurs, le reste du monde, tend à se rapprocher chaque jour un peu davantage. Ce reste du monde prend l'apparence, du point de vue des représentations, de destinations inquiétantes que l'on ne connaît plus que par l'intermédiaire des médias.

Bah de toute façon on ne sort plus. On n'ose plus aller à Lille. Avec tout ce qui se passe... ça fait avoir peur. Alors on tourne dans les environs : Le Bizet, Englos. On y va en bus. Je me sens en sécurité à Armentières, et même à Houplines. (Mme F, Armentières)

En somme, le degré d'autonomie des personnes âgées est étroitement lié au rayon d'action spatial des lieux qu'elles fréquentent encore. Moins loin se déplace une personne, plus probable est son état de personne dépendante et peu autonome.

Vos plus grands déplacements à vous, aujourd'hui... C'est pour aller sur la côte. J'y vais 4 ou 5 fois par an. Mais je ne pars plus en vacances loin [en voiture]. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Et est-ce que vous continuez à conduire aujourd'hui ? Oui mais je ne fais que des petits trajets, 20/25km autour de Lambersart, je suis allée voir des amis à Tourcoing mais c'est tout. **Vous ne faites plus de grands voyages ?** Ah non c'est fini parce que j'ai eu de gros problèmes de santé. (...) [Ça s'est passé en] 1996. J'ai mis quatre ans pour remarcher normalement sans prothèse, sans rien, mais je n'ai plus repris la voiture pour faire des grands voyages. Parce que au début j'avais des crampes dans les jambes, c'est une histoire de nerfs. Il fallait que je sorte de la voiture, donc sur l'autoroute... non. Puis j'avais perdu l'habitude de conduire. Parce que 4 ou 5 ans sans conduire... Et puis le volume de circulation a beaucoup grandi et je me sentais mal. Traverser Paris je n'osais plus, je ne me sentais plus capable. (Mme V, Lambersart)

Les petites courses il y en a que vous faites à pied ? Non. Je marche quand même moins bien (Mme T). **Même la boulangerie ?** Moi je le faisais avant. Il y a encore un an avant que j'ai ces problèmes [de santé]. J'allais à pied chercher le pain [dans le quartier de] Sainte Rictrude. Avec le chien on sautait les haies, et puis on revenait. (M. T, Ronchin)

La famille, elle vieillit et les frères, ils sont loin donc on n'y va plus. J'adore Trélon, c'est mon pays d'origine. Ça me manque mais bon, il faut y aller... et il faut revenir. **C'est à combien de kilomètres ?** Oh, 120 kilomètres. **Et pour vous, ça commence à faire loin ?** C'est plus fatigant. (M. T, Ronchin)

Nous ne sommes pas égaux face au vieillissement. Cette attrition des rayons d'action spatiaux se produit très différemment d'un milieu social et culturel à l'autre et, bien entendu, selon que la santé l'impose ou pas.

Vous avez des amis à qui vous rendez visite de temps en temps ? Plus. Les amis... c'est fini ça [ils sont morts]. Pourtant mes neveux [aimeraient m'inviter]. Ils font la tête quand je ne viens pas et que leur garçon... c'est son anniversaire. Il faudrait que j'y aille après. Mais moi à midi quelquefois, ma tension c'est à ce moment-là qu'elle tombe ! Quelques fois je dois me traîner pour attraper quelque chose. En plus après quand j'ai été assis et que je veux me relever, il faut que je m'agrippe à quelque chose. Et il y a un tas de monde, alors du coup je n'y vais pas. Ils ne sont pas contents. (M. S, Lomme)

Un lien fort semble exister entre rayon d'action spatial réduit et de faibles possibilités d'émancipations. Ce lien s'observe pour des femmes qui n'ont jamais pu ou souhaité passer le permis de conduire. Cela vaut aussi pour des hommes qui n'ont jamais quitté la maison familiale et ne se sont jamais mariés.

Ça vous arrive encore d'aller dans des endroits que vous ne connaissez pas ? Oh non. Je ne vais pas loin de toute façon. Chez mon cousin, il est à Faches Thumesnil, c'est le plus loin que je vais. [M. S n'est jamais parti en vacances ailleurs que dans les Landes. Ses dernières vacances]... c'était en 1989. [Il y allait avec sa mère, mais sa mère] a fait un AVC [et il n'y est plus retourné depuis]. **Il y a d'autres endroits où vous êtes allés en France ?** Humm... à Cambrai ou des trucs comme ça. Mes parents ils ne sortaient pas. Ils avaient la maison de commerce. Elle était tout le temps ouverte. (M. S, Lomme)

Mes parents n'avaient pas le permis. Je n'ai pas voulu passer le permis. J'ai toujours habité à Lesquin. J'ai vécu jusqu'à 30-34 ans chez mes parents, rue Pierre Curie à Lesquin. A 34 ans j'ai habité dans la maison de ma marraine, à Lesquin aussi. Et puis j'ai pris mon indépendance [à Lesquin] (...). Mais je ne vais plus à Lille, même si... jusqu'à largement mes 40 ans, je passais mes journées à Lille. (Mme K, Lesquin)

À l'inverse, des formes d'émancipation existent lorsque les personnes ont davantage voyagé. D'ailleurs, quand elles le peuvent, elles continuent à le faire. Ces signes d'émancipation sont multiples : on peut les déceler à travers un tournant décisif à un moment dans la vie, comme un divorce ; lorsqu'on a souhaité passer le permis de conduire le plus tôt possible à 18 ans ou bien lorsqu'on a eu la chance de naître dans une famille aisée qui a érigé l'émancipation des enfants en valeur.

Je pars en vacances 4 fois par an. 2 fois en France et 2 fois à l'étranger. En France en voiture et en avion pour aller à l'étranger. C'est pour aller faire du sport [il participe à des compétitions de golf]. (M. M, Bondues)

J'ai fait beaucoup de voyage avec mon mari, mais c'étaient des voyages organisés et encadrés avec le syndicat professionnel. Mais quand j'ai commencé à vivre toute seule [après son divorce], j'ai continué à partir avec les copines infirmières. Il y en a une qui était célibataire, et une autre qui était seule aussi, j'ai un jour organisé un voyage en Inde pour huit bonnes femmes quoi. J'ai renouvelé ensuite l'opération, on ne partait qu'à deux, on prenait : le billet d'avion, une chambre à l'aller, et ensuite le reste on voyait sur place. L'année dernière on était à New-York aux fêtes de la Toussaint. Au mois d'avril je suis allée au Sri Lanka avec [sa petite-fille]. Entre-temps je fais des navettes sur Bordeaux. Là je viens de partir en Thaïlande pendant 12 jours. Et puis on repart à Dubaï, là, au mois de décembre. Donc je vadrouille beaucoup. (Mme B, Lille)

Notons que ce lien entre mobilité et émancipation peut toutefois se distendre lorsque des formes de lassitude ou de fatigue du voyage surviennent.

On est un peu sur deux positions différentes, mon épouse et moi. Elle, elle aime encore découvrir de nouveaux horizons. On va par exemple partir au Japon cet été. On part loin une ou deux fois par an... Et puis il y a des séjours de découverte de notre belle France. Mais moi maintenant, je suis plus pour la France ou l'Espagne, l'Italie... l'Europe, quoi. De moins en moins, je suis attiré par les pays lointains. J'estime que j'en ai déjà eu pas mal... J'ai eu la chance de beaucoup voyager [pour le travail comme pour les vacances]. On est parmi les chanceux tout de même. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

La démocratisation des voyages arrive parfois par le biais des employeurs qui les ont rendus possibles sous la forme d'avantages sociaux (chèques vacances, centres de vacances de comités d'entreprises, gratuité du train pour les cheminots...), parfois par la multiplication des campings municipaux peu onéreux, parfois par la banalisation des voyages organisés en partie subventionnés par les communes (via les CCAS).

Mon père il travaillait à l'EDF. Il avait une voiture de fonction. Et après, les vacances, c'était dans le midi, en Savoie, en Bretagne. Là où il y avait des centres de vacances EDF. (Mme Ö, Sequedin)

Vous avez des souvenirs d'enfance autour de la voiture ? Non, non, on n'avait pas les moyens. **Vos parents n'avaient pas le permis non plus ?** Non plus. **Donc pas de souvenir d'enfance autour de la voiture ?** Non quand je suis passée en 6^{ème} mes parents m'ont dit si tu passes en 5^{ème} comme on ne paie pas le train [elle a un père cheminot] on ira 8 jours en vacances. Ils m'ont amené à Nice, Paris, en Alsace. Sinon c'était le bus quand il y avait des voyages organisés. [Mes enfants] m'encouragent à voyager le plus possible. Cette année j'ai voyagé avec « Vivrêva ». Eux, ils nous amènent en bus jusqu'à Orly et quand on revient ils nous ramènent jusqu'au parking. Sinon avec une association que j'ai contribué à créer quand je me suis retrouvée à la retraite on fait les sorties en bus. (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

Donc vous partiez en vacances avec la voiture ? Oui on faisait du camping. On a pu faire une grande partie des pays européens : Italie, Autriche, Allemagne, Espagne, Belgique. (M. G, Lompret)

En général en septembre on fait un voyage avec la voiture. Sinon on part en voyage organisé où on se laisse

conduire, c'est plus agréable et ça nous permet de partir à l'étranger. (Mme N, Roncq)

On est allé dans beaucoup de pays... (M. Ö) On a fait les [voyages organisés par les] clubs (Mme Ö). On prend l'avion. Là cette année, on va partir dans le Tyrol avec la commune. Et sinon, on fait aussi des voyages en bus (M. Ö). Si le bus est confortable, c'est agréable. (Mme Ö, Sequedin)

Les catégories sociales populaires ont moins l'occasion de faire de grandes expéditions à l'étranger et de les multiplier. Les départs en vacances peuvent parfaitement ne pas dépasser les limites du Nord-Pas-de-Calais.

Mon père était professeur de musique. La voiture, il en avait besoin pour son travail. Et... pour les vacances. On avait la chance de partir à Pâques une semaine. Et puis trois semaines l'été. **Vous alliez jusqu'où ?** Pas loin. Berlaimont. Une fois ou deux près de Bordeaux mais c'était exceptionnel. (M. Ö, Sequedin)

Cette évidence d'ordre socio-économique, doit cependant être nuancée depuis la démocratisation du transport aérien lié à la multiplication des compagnies *low cost* pratiquant des prix jamais vus auparavant. Il y a aussi le cas particulier des personnes immigrées qui rentrent au pays une fois l'an ; ce qui peut donner lieu à de véritables expéditions.

Avant [qu'il ne décède], avec mon mari, on ne s'arrêtait jamais sur la route [quand on rentrait au village en Italie], même pas pour aller à l'hôtel. C'était trop cher. Alors que maintenant on s'arrête deux fois à l'hôtel [quand on rentre avec les enfants]. On met trois jours pour arriver mais au moins c'est bien pour mes jambes. Oui, parce que ça devient vite compliqué [avec l'âge et sans voiture]. Pfff... Tous ces sous qu'on perd quand on n'a pas les moyens ! Du coup, ça fait 3 ans que je n'y suis pas retournée. **Vous y alliez en voiture ?** Quand mon mari était très malade, en train, en taxi aussi... Oh la la... c'est des montées et des descentes [à n'en plus finir], avec des escaliers... **Racontez-moi.** Alors, pour aller en Italie, il fallait aller de Wavrin jusqu'à la gare de Lille. De Lille à Paris. Ensuite on prenait un train direct jusqu'à Termoli [sur les rives de la mer Adriatique]. Puis à Termoli on prenait le taxi. Je me souviens, on arrivait à 9h du soir. Mais il n'y en a plus des taxi à 9h ! Et il fallait encore faire 30km pour arriver chez moi, à Mafalda. En plus là-bas, c'est des chemins de terre. Et puis, ce ne sont pas tous des vrais taxis. On est allé au café. Et on a trouvé quelqu'un pour nous emmener. C'était une voiture 3 portes. Comme mon mari était handicapé, il est passé devant. Et moi... je me suis assise à l'arrière. Mais alors... à l'arrivée... impossible de ressortir de cette voiture ! [Mme Q souffre d'obésité]. Ils me tiraient tous... Jamais plus je ne remonterai dans une voiture pareille ! (Mme Q, Wavrin)

Pour certaines personnes, l'avenir sans voiture est un avenir sans mobilité ; une perspective catastrophique que les plus voyageurs appréhendent comme un flétrissement de leur mode de vie.

En plus d'aller chez mes enfants, je vais avec des amis et ma belle sœur en voyages culturels tant qu'on a la force : Grèce, Etats-Unis, Canada... Avec d'autres amis on va en Autriche. Et après on se fait toujours aussi une semaine début octobre au soleil à Djerba. **Donc vous vous déplacez beaucoup en avion, et en voiture, et en train.** Oui le train c'est pour le Gard, Nîmes, Toulon. Et franchement, je sais très bien que j'aurai de gros problèmes le jour où je ne pourrai plus conduire. **Ah oui ? Parce que la voiture vous l'utilisez aussi beaucoup ?** Oui, je fais 20 000 km/an. (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

D'autres personnes, au contraire, se réinventent et imaginent des solutions alternatives pour poursuivre leur vie sociale, affective, associative sans voiture.

Mes parents avaient la voiture. Mes parents adoraient voyager et on a fait toute l'Europe en voiture. Papa adorait, on a été jusqu'en Grèce en voiture. Autant vous dire... ils adoraient conduire tous les deux. Et donc enfant, jusque 40/45 ans j'ai toujours voyagé en voiture. Toujours ensemble, avec eux. **Est-ce que partir en vacances c'est plus compliqué maintenant ?** (triste) Ah bien c'est très simple : c'est les enfants qui viennent. On ne part plus en vacances [puisque sans permis et que M. W est trop malade pour conduire]. (Puis se reprenant)... Avoir voyagé étant jeune et avoir travaillé ailleurs en France [à Tourcoing, Paris, Cannes, Cap Martin, Vallauris] dans plusieurs emplois [standardiste, échantillonneuse, secrétaire, gouvernante, vendeuse, ouvrière...] je pense que ça sert tellement, ça développe une ouverture d'esprit. Ça ne compense pas le fait que je n'ai pas le permis... Mais ça ne m'a jamais manqué [de conduire]. (Mme W, Tourcoing)

Votre voiture est indispensable ? En fait non. On peut s'en passer. Mais au détriment de lien humain. J'ai des amis à Lille, Seclin, Ph-alempin. Avec ma voiture je n'ai pas de difficultés. En transport en commun, il faudrait partir plus tôt pour avoir les correspondances. **Et du coup, un avenir sans la voiture se dessinerait**

comment ? [Pour partir en vacances], il faudra prendre le train et... adapter la taille des valises. Mais ici on n'est pas loin de Roissy. (M. J, Templemars)

[Mon épouse] n'aime pas l'avion. Mais [on voyage en France et] on loge dans les maisons d'hôtes. On a fait le tour, enfin la moitié de la France. **En voiture ?** On fait des croisières fluviales au départ de Strasbourg, Nantes, de Lyon, ça dépend. Et pour aller sur la Côte d'Azur, on a pris le train. (M. H, Lambersart)

4.2 – S'orienter

Quand on est à la retraite, la valeur du temps comme celle du déplacement sont différentes. Ce qui amène certaines personnes à avoir des pratiques inattendues de mobilité ; des mobilités qu'on pourrait qualifier d'exploratoires et rassérénantes.

Une fois je devais aller à Beuvry pour aller voir un médecin. La veille ou l'avant-veille... eh bien on y est allé pour repérer. Parce que j'ai dit : c'est pas quand on doit y aller qu'on va chercher parce qu'à ce moment-là faudra partir plus tôt, tandis que comme ça j'dis : on y va, on va repérer comme ça le lendemain qu'on doit y aller, on saura où aller, y a moins de stress (Mme Z, La Bassée)

L'usage de la carte reste une valeur sûre pour plusieurs personnes âgées qui accordent une importance tout particulière à cette information pérenne et physique, donc fiable.

Moi j'aime mieux utiliser les cartes. (Mme E, Roncq)

J'ai été en Normandie. Ça fait longtemps que je n'ai pas quitté la région en voiture. Quand je pars, je n'ai pas de GPS, je regarde sur la carte et je me dis : « je dois passer par là, par-là », puis des fois je note les noms parce que sinon j'oublie. Avant on faisait les parcours nous-mêmes. Même les jeunes je leur dis, « vous ne savez même pas de quel côté vous devez aller ! ». « Oui mais on a le GPS », qu'ils me disent. (Mme F, Armentières)

Pour autant les personnes âgées ne sont pas technophobes. Nombreuses sont celles qui utilisent désormais Internet, des GPS ou des applications d'assistance à la navigation automobile.

Utilisez-vous des applications ? On a commencé par Coyotte. Précisément pour les radars. On utilise également Waze. Pour trouver une adresse on utilise plutôt le GPS de la voiture. (M. E, Roncq)

Internet est pratique pour repérer et voir ce qu'il y a d'intéressant. Avec Google Chrome, quand on sait s'en servir, on peut voir, zoomer sur les sites... Internet devient notre outil d'orientation. Et dans la voiture on utilise le GPS et une application qui permet d'éviter les bouchons, de gagner du temps et de faire des propositions de variantes. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

Nous on met le GPS pour voir s'il n'y a pas eu un accident. Parce qu'avant Englos il manque un panneau « attention bouchon », là. Ça permettrait de prendre la petite route [à la place]. Parce que du coup vous vous retrouvez directement pris dans la voie rapide et vous ne bougez plus. (M. G, Lompret)

Certaines personnes déconnectent l'action de consultation de l'outil numérique de l'action de se déplacer. La consultation d'Internet se fait dans un premier temps. Le déplacement se fait ensuite. Les personnes font en sorte de ne pas être dépendante de l'outil, il n'est utilisé qu'à titre indicatif.

Si on me dit qu'il faut que j'aille quelque part... à Sallaumines par exemple. Je vois où est Sallaumines, les environs, mais je ne connais pas l'endroit précis, alors je regarde sur Google Maps, je me dis : « bon alors il faudra que je passe par là-bas », et puis voilà. Je ne fais pas d'impression ou quoi que ce soit. Je ne prends pas de note, non, non, c'est dans la tête. (Mme B, Lille)

Le GPS, c'est au détriment de l'attention en voiture. La carte c'est bien pour des longues distances, pour les vacances. Mais on prépare [toujours les itinéraires] sur Mappy [à l'avance]. (M. A, Lille)

Je me rends compte que j'utilise Mappy quand j'ai besoin d'aller voir quelqu'un qui a déménagé et que je ne

connais pas son adresse. Et puis, effectivement, si on part en Alsace, on essaye de voir s'il vaut mieux passer par la Belgique ou pas. **Donc vous utilisez toujours les cartes ?** Oui, et j'en rachète régulièrement. Mais je finirai bien par avoir un GPS, j'attends que mon fils se débarrasse du sien. (Mme C, Lille)

Les personnes âgées ont parfois un rapport méfiant ou défiant face à la technologie, ce qui les amène à redoubler de précautions en s'équipant et d'un GPS et d'une carte. Ils expliquent par ailleurs que les cartes en papier et les GPS ne sont pas exactement interchangeables. Les GPS sont vantés pour leurs mises à jour fréquentes ; les cartes pour la vision d'ensemble qu'elles offrent.

J'ai le GPS mais je prends les cartes avec. Parce qu'avec le GPS vous ne voyez que cette partie-là [petit cercle avec les mains]. Alors qu'avec une carte vous voyez tout le quartier [grand cercle avec les bras]. (M. Z) Et puis on a connu [l'époque où on n'avait que] les cartes donc c'est quelque chose qui est resté. (Mme Z, La Bassée).

Utilisez-vous le GPS ? On utilisait beaucoup la carte. [Maintenant] on utilise le GPS parce que des fois ils changent les sens de circulation à Lille. C'est pas toujours à jour [sur les cartes], c'est un problème. (M. J, Templemars)

Depuis ma voiture actuelle, qui a un GPS, je l'utilise. Mais avant j'aimais bien tout préparer avec des cartes. Mais j'ai toujours des cartes au cas où dans la voiture. (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

Ce besoin de multiplier les outils d'aide à la navigation est tout à fait caractéristique. Les personnes âgées ont le sentiment que plus elles ont d'outils à leur disposition, plus elles ont de garanties d'atteindre leur destination. Ce comportement prévenant demande cependant d'incessants arbitrages dès lors qu'un outil donne un conseil différent d'un autre.

Le GPS est intégré dans la voiture. Mais on met l'iPhone aussi. Apparemment c'est mieux que le GPS de la voiture. (M. J, Templemars)

Quand je vais en vacances je prends les deux GPS celui de la voiture, et celui portable. Parce que mettons... si on est dans la chambre [d'hôtel] et qu'on veut prévoir l'itinéraire du lendemain, eh bien on cherche dessus. (M. N, Roncq)

Il n'est pas rare que l'activité d'orientation devienne un travail commun et collaboratif. Les personnes se répartissent les rôles, par exemple au sein du couple : il y a le pilote et le (le plus souvent la) co-pilote.

J'ai un GPS mais qui n'est pas à jour. On regarde sur internet. Et toi tu lis bien les cartes. (M. I) Oui moi je prends encore la bonne vieille carte Michelin. Ou des plans. Quand je vais à Roubaix, je regarde sur mon plan. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

J'aime beaucoup conduire. J'ai fait toutes les routes de France... J'ai beaucoup roulé... Je n'aime pas les autoroutes. Ma fille adorait partir avec moi en vacances. Quand on montait dans la voiture elle me disait... « ça y est. On est toutes seules les deux » ! On a eu une relation très fusionnelle avec ma fille [aujourd'hui décédée]. La carte, c'était elle. Elle était mon GPS. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Paradoxalement, malgré la défiance de certaines personnes âgées envers la technologie, d'autres ont une confiance absolue en l'information numérique collectée sur Internet ou délivrée par un GPS. Il y a au sein de la génération des baby-boomers des personnes qui entretiennent avec la technologie une relation de fascination. Et elles manquent parfois du recul nécessaire par rapport à cette information prise pour argent comptant.

Est-ce que vous utilisez internet pour chercher des itinéraires pour aller dans des endroits que vous ne connaissez pas ? Oui je regarde sur Internet, je mets mon adresse où je dois aller et après je peux l'imprimer et puis je pars. **Vous imprimez la liste des tournez à droite, à gauche, aussi ?** Ah oui oui. Je fais fort attention [à suivre les consignes à la lettre] je suis un peu dyslexique. Et parfois ça m'arrive de me tromper. Et je pense que si j'avais la voix dans la voiture je ferais les mêmes bêtises. **Est-ce que c'est grave de se tromper ?** Non. Mais des fois vous faites des kilomètres pour retrouver votre chemin. (Mme V, Lambersart)

Les consignes données par l'automate ou par Google Maps sont parfois suivies à la lettre. Les personnes se laissent alors guider, telle Ariane suivant son fil. Elles comptent sur la technologie pour les sortir d'affaire quand elles sont à la recherche d'une destination inconnue, mais faute de recul, cela peut les amener à faire des détours.

Est-ce que vous continuez à aller à des endroits que vous ne connaissez pas en voiture ? C'est-à-dire que si on doit à aller à un endroit, on met le GPS. Si on cherche, on met le GPS. (M. T) Avant, c'était moi qui m'occupais des cartes. Mais je ne les vois plus alors... (Mme T, Ronchin)

Des fois je me demande comment on faisait, avant, quand on n'avait que des cartes. Pour chercher une adresse... Je pense qu'on se faisait expliquer. Non, un GPS, c'est quand même très pratique. Même si des fois ça fait faire des détours. Une fois je suis partie à Berck où [son mari] était pour une opération. Et il y avait des déviations. Et là... je me suis dit « Aïe ! Le GPS [ne va pas comprendre] ! ». Il m'a fait passer par des chemins... [tout petits]. (Mme Ö, Sequedin)

Les propos recueillis nous permettent de comprendre qu'on puisse occasionnellement lire dans la presse, à la rubrique des faits divers, qu'une personne âgée a pris l'autoroute à contre-sens. En effet, s'orienter à l'aide d'un GPS suppose de pouvoir et de savoir exercer son esprit critique à tout moment.

Le GPS ne vous donne pas forcément la route que vous voulez. Pas celle qui est la plus facile pour nous. Une fois il nous a fait passer sur des routes où on ne pouvait pas se croiser à flanc de montagne. Oh la, la, l'horreur. Et en revenant il nous refaisait passer par cette route-là alors on ne l'a pas écouté. Et puis aussi on a moins l'occasion d'aller dans des endroits qu'on ne connaît pas (Mme I, Fâches-Thumesnil)

4.3 – Deux rapports aux centres-villes : entre désertion et adhésion

Les membres de la génération des baby-boomers ont été en mesure de s'émanciper relativement rapidement de la tutelle parentale et, pour beaucoup d'entre eux, ont disposé des moyens économiques leur permettant d'envisager devenir propriétaire. Cette situation historiquement inédite a contribué à l'émergence du rêve pavillonnaire. On connaît la suite... les aspirations et projets de mise « au vert » se sont mués en une dépendance à la voiture individuelle. Et nous avons assisté à une importation en milieu rural des modes de vie urbain. La génération précédente, celle de leurs parents, avait commencé à ouvrir la voie, mais parfois avec beaucoup d'impréparations.

À l'époque mon père avait 64 ans. Et 6 mois après il prenait sa retraite. Donc mes parents avaient acheté une maison du côté de Montmartin [Cotentin], et mon père était ravi : grand terrain, lisière de forêt. Il n'a jamais pu y descendre [il est mort trop tôt]. Donc ma mère est partie vivre toute seule là-bas. Très vite elle s'est rendue compte que [ça n'allait pas]... Elle m'a dit : « Ton père m'a enterré vivante, avec cette maison ». J'ai dit : « Écoute, arrête ton cirque, vous l'avez fait à deux ce choix ». Elle me disait : « je suis perdue, je ne peux rien faire ». Et du coup elle est allée s'inscrire à l'auto-école. À partir du moment où elle a eu le permis, elle était devenue indépendante. (Mme B, Lille)

Ayant généralement passé le permis de conduire tôt, les babyboomers étaient mieux armés que les générations précédentes pour assumer les mobilités pendulaires qui découlent de localisations résidentielles périphériques aux grandes villes tout en ayant régulièrement besoin de s'y rendre. Cette importation en milieu rural d'un mode de vie urbain a eu pour conséquence une fréquentation assidue des aménités urbaines les plus accessibles en voiture. C'est ainsi qu'aux marges urbaines se sont développées les zones d'activités périphériques que nous connaissons. Et leur succès est toujours lié à cette excellente accessibilité automobile.

Vous voyez... pour aller au cinéma, eh bien [en ville, le prix du] parking c'est une troisième place de cinéma... vous vous rendez compte 12 euros ! (M. I) Le parking Vinci c'est hors de prix. Du coup on va à l'UGC Villeneuve d'Ascq. Au moins, c'est gratuit et il y a toujours de la place. Ça c'est un problème quand même à Lille. Tous les parkings sont payants. Pour aller au cinéma on ne peut même pas se garer le long des rues

parce que c'est combien c'est 2h maximum. On allait par exemple chez un encadreur Place du Lion d'Or, il est parti sur Villeneuve d'Ascq parce qu'il a dit : les gens n'ont pas de quoi stationner donc je suis parti. Et tous ces magasins fermés en centre-ville... c'est une catastrophe. On y est allé dernièrement, j'étais sidérée de voir le nombre de magasins fermés. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

Tous nos amis sans aucune exception ont tous 2 voitures. Sauf mes amies qui habitent Pérenchies. Elles sont les seules à n'avoir qu'une seule voiture [bien qu'en couple]. Mais ça s'explique (...). Ils ont la proximité [des commerces] et moins d'activités que nous à l'extérieur. (Mme L, Frelinghien)

Au fil des ans, il arrive que l'urbanisation « rattrape » l'écrin de verdure qui se retrouve au milieu d'une zone pavillonnaire, voire, d'une zone commerciale nouvellement créée.

Est-ce que le fait d'avoir déménagé à Lompret a changé quelque chose à votre mobilité ? Oui il n'y avait rien [à Lompret] en 1986. Il n'y avait pas encore l'Intermarché. Nous ici notre seul moyen de locomotion c'est la voiture, il n'y a pas moyen autrement. Les petits commerces à Lompret, ils ont essayé plusieurs fois, mais ça ne marche pas. (M. Mme G, Lompret).

Bien que la grande surface commerciale dont parle M. G soit visible depuis sa maison, (elle doit être située à 50 mètres à vol d'oiseau), il est intéressant de constater qu'un mode de vie automobile institué lorsqu'il n'y avait pas encore de commerce à Lompret se prolonge aujourd'hui malgré l'arrivée de l'hypermarché. Il y a quelque chose de normatif à se rendre à l'hypermarché en voiture.

Au fond, cette situation de grignotage territorial des grands centres commerciaux sur les interstices spatiaux délaissés et pouvant exister entre ville intense et communes peu denses aurait pu augurer une solution pour toutes ces personnes parties « au vert » pour un rêve pavillonnaire et qui maintenant appréhendent un avenir moins mobile ainsi qu'une dépendance à la voiture. Le témoignage qui suit montre les limites de ce raisonnement. Une dépendance aux stratégies volatiles des géants de la grande distribution s'installe en fait. Une grande surface venue s'installer près de chez soi ne donne aucune garantie durable d'avoir accès aux commerces et services.

[Comment vont faire les femmes âgées qui ne conduisent pas et] qui n'ont pas de moyen de locomotion ? Regardez... ils veulent fermer Intermarché là. Est-ce qu'ils vont faire quelque chose d'autre pour dépanner [les gens] ? Certains n'ont plus les moyens de courir là-bas chez le Leclerc ou... [ailleurs]. Et une personne qui a des difficultés à marcher, s'il faut faire 1km / 2km, alors ça devient compliqué. Normalement à la place d'Intermarché, ils vont mettre Netto. C'est presque obligatoire sinon on n'aurait plus rien ! (M. Z) Ah oui s'il n'y a plus rien c'est triste. (Mme Z) Bon, on peut aller en ville [à La Bassée] il y a des petits magasins. C'est bon pour se dépanner parce que c'est ouvert tard le soir. Mais vous n'allez pas faire toutes vos courses là, sinon ça va vous revenir cher. (M. Z) Et puis c'est quand même loin, le centre-ville (Mme Z, La Bassée).

La suite du témoignage de M. et Mme Z permet de comprendre que dans ces franges péri-urbaines, des destinations à des distances *a priori* marchables ou cyclables sont devenues moins accessibles dès lors qu'on commence à avoir quelques soucis de santé. Au fond, les personnes âgées réalisent que leur logement avait été parfait pour eux mais qu'il l'est de moins en moins avec l'âge. Mme Z poursuit son explication :

Avant j'avais un vélo. **Vous avez fait du vélo jusqu'à quel âge ?** C'était en 1975/1976, approximativement (M. Z). Bah j'allais faire des courses à vélo, j'avais des sacoches, j'avais tout. Mais bon après comme j'étais pas tellement rassurée, je me suis achetée un caddie. Je vais au marché, je prends ça pour y aller. Mais les petites courses comme ça... Avant il y avait Lidl ici à La Bassée, c'est pareil j'y allais à pied. (Mme Z) Mais Lidl s'est déplacé à Auchy et Aldi il s'est déplacé à Illies (M. Z). **Du coup dans le quartier vous avez moins de commerces ?** Il n'y a plus qu'Intermarché... qui part aussi. Ou alors c'est Leclerc. On peut y aller à pied aussi mais bon... il y a une route à traverser où il y a beaucoup de circulation. **Et une route avec beaucoup de circulation c'est un problème pour vous ?** Bah oui parce que les voitures elles laissent pas toujours passer. (Mme Z) Il y a des personnes... elles sont trop lentes. C'est ça le problème. Moi, si il y a un passage piéton, j'attends. Mais je suis sur mes gardes (rires) (M. Z) Les autos elles ne s'arrêtent pas forcément. Moi je sais bien, il y a de ça déjà quelques années il y avait une personne âgée qui était là au feu rouge, bon bin je disais : « venez Madame avec moi, vous allez pouvoir passer » parce que la dame elle n'osait pas passer. (Mme Z, La Bassée) Après ce qu'il y a aussi, c'est qu'il y a des voitures qui sont stationnées une personne qui est juste

derrière la voiture, si elle traverse, on est surpris aussi hein. Donc c'est pour ça, moi je me mets sur mes gardes quand je traverse (M. Z, La Bassée)

Des destinations et des distances *a priori* marchables sont aussi devenues inaccessibles en raisons de choix urbanistiques antérieurs regrettables. Le témoignage de M. et Mme E montre que des personnes pourtant portées sur la marche, ne se résolvent pas à se rendre dans une zone commerciale à pied. C'est donc bien l'urbanisme qui décourage le piéton et encourage la voiture.

[M. et Mme E habitent eux aussi dans une zone périphérique, à Roncq. Depuis la maison, on aperçoit la façade arrière de l'hypermarché Auchan]. Hier, on a pris notre voiture pour aller faire une promenade, marcher à Linselles vers 9h30 pendant 1h. Ensuite on en a profité pour aller à Lidl et après nous sommes allés au Auchan Roncq. On essaie de marcher tous les jours, mais sur une semaine c'est plutôt 4 jours. L'après-midi on n'a pas bougé parce qu'on recevait du monde. (M. E) Moi je suis ressortie l'après midi car j'avais oublié la viande pour le soir. (Mme E) **Vous êtes ressortie en voiture ou à pied ?** En voiture. Je suis retournée à Auchan [bien qu'accessible à pied]. C'était une question de timing aussi. Mais dans le cas où il ne me manque qu'un produit, c'est vrai... on n'y va pas souvent à pied. [Mais] au centre de Roncq il y a d'autres commerces. On va à la banque, à la Poste, à la mercerie. Ça on le fait à pied. (Mme E, Roncq)

Les « campagnes » elles-mêmes ont changé. Elles sont devenues nettement plus hostiles pour les modes actifs et les personnes qui se déplacent à une allure lente. M. et Mme E sont aujourd'hui amenés à prendre la voiture pour aller marcher. M. et Mme L prennent la voiture pour aller faire du vélo.

Dans le chemin ici, les tracteurs roulent à 60/70km. Donc ce qu'on fait souvent, c'est qu'on prend la voiture, on fait trois kilomètres, et on marche une heure sur un chemin plus loin (M. L). Tout à l'heure mon petit-fils il me disait : « on peut aller faire du vélo sur la route, mamie ? », je lui ai répondu : « ben non ». Je ne voulais pas l'amener là (Mme L). Par contre, mettre le vélo dans le coffre et aller faire du vélo plus loin sur les chemins de halage oui, il n'y a pas de problème. Mais les pistes cyclables sont effroyablement manquantes ici. (M. L, Frelinghien)

En conséquence, certaines personnes âgées se sentent poussées à la relocalisation résidentielle vers un centre urbain plus dense.

Les bus, même si avec Ilévia ça devrait aller mieux, il nous fallait aller soit sur Armentières ou sur Quesnoy. On n'avait pas de bus d'ici pour aller sur Pérenchies alors qu'on est plus proche. (M. L) On se dit que le jour où on ira habiter plus près d'une ville, à coup sûr, ces choses-là changeront. Pour nous, actuellement, les deux voitures sont indispensables... [jusqu'au jour où il y aura] des accidents de santé ou quelque chose comme ça. Peut-être qu'un jour on vendra la maison pour acheter autre chose. Cet autre chose ce ne sera pas pour aller à la campagne comme font certains. Au contraire, ça sera pour se rapprocher de la ville. Dans un centre urbain où il y a tout sur place, ou tout peut être fait à pied. Ou alors un lieu partagé où 3 ou 4 couples du même âge achètent un immeuble et partagent un certain nombre de choses. Ce sont des choses auxquelles nous sommes ouverts... Quelque chose pas trop loin d'ici, car nous aimons la région lilloise. (Mme L, Frelinghien)

Parmi les personnes interrogées, certaines ont déjà fait ce choix de la relocalisation centripète en vue de bénéficier des aménités de la ville et de services plus accessibles aux personnes âgées. C'est le cas de M. et Mme W car M. W ne conduit plus et Mme W n'a jamais passé le permis.

Comment vous vous déplacez à Wulverdinghe sans voiture ? C'était très compliqué et c'est ce qui nous a motivé à revenir en ville, car mon mari étant grand malade, les séjours à l'hôpital c'était terrible, parce qu'on devait avoir toujours affaire aux voisins, à ma sœur qui habite Tourcoing, et elle faisait nos courses toutes les 3 semaines. Donc elle m'a dit une fois : « Ecoute, il faut que tu te décides à revenir en ville, parce que nous on n'est pas des pigeons de l'année non plus [plus tout jeunes]. **Donc c'est elle qui vous a motivé à déménager ?** Oui, c'est elle. Et puis c'était son état de santé à lui. Il a beaucoup de chose : cardiaque, diabétique.... obligations de séjours à l'hôpital. Donc oui, la proximité de l'hôpital est importante. Sinon ça nous faisait aller au fin fond de Dunkerque et quand vous demandiez à un ami très très gentil de vous conduire, évidemment lui, après il ne va pas passer l'après-midi avec un malade. Donc il fallait qu'il revienne. Alors, encore une fois ma sœur qui se déplaçait pour aller le voir sur Dunkerque, elle venait me chercher et on y allait. Ou alors je n'y allais pas, c'était le téléphone. Quand dernièrement il a été hospitalisé, j'y suis allée en bus et c'est magnifique ! Et maintenant je sais que je prends le bus à [l'arrêt] Florence et que je descends à l'Hôpital Dron. Pour moi c'est le summum du luxe puisqu'ici je suis à 100m du bus, et que le bus nous descend à la porte de l'Hôpital. Et puis après oui, il y a les magasins. Mais moi j'aimais mieux être dans mon jardin que dans les magasins. Quand ma sœur faisait les courses c'était très bien. (Mme W, Tourcoing)

D'autres personnes ont renoncé à l'appel des sirènes du pavillon périurbain depuis déjà plusieurs décennies et se félicitent aujourd'hui de cette lucidité précoce.

On n'a pas voulu habiter à la campagne. C'est beaucoup plus compliqué d'accéder aux commerces. Pour [consulter un médecin] spécialiste, il faut venir sur Lille. C'est un choix conscient qu'on a fait de rester en ville. Moi, mes parents avaient une maison à Genech là elle est en vente, on s'est demandé : « On la reprend ? » bah non. Aujourd'hui tout va bien. Mais je me dis, moi, dans 10 ans, je sais pas comment je serai. On sait très bien qu'il faudra qu'on se déplace [vers les hôpitaux], mais à Genech même si c'est en expansion ça ne suffira pas. Même les médecins généralistes c'est forcément sur la MEL, ou à proximité de Lille. (Mme D) Notre résidence dans le Tarn, tout le monde me disait : « vous allez passer votre retraite là-bas ? » Moi je disais : « certainement pas ! » Non, non on ne va pas quitter la ville. (M. D) Moi je parle aussi d'hospitalisation. Genech c'est l'Hôpital de Seclin. Seclin pour nous c'est quand même pas tout proche. Donc tout ça non, ça fait longtemps qu'on a dit non. (Mme D, Lille)

J'ai toujours habité en centre-ville, mais à une époque notamment avec mon deuxième mari on aurait bien aimé avoir une maison un peu plus à la campagne mais ça ne pouvait pas se faire. Surtout quand on était dans l'Avesnois c'était la galère, il y avait un bus le matin, un le soir. [Mme O n'a pas le permis] Mais là dans la MEL y a tout ce qui faut. (...) Ici [à Roubaix] alors là, c'est le bonheur complet. **Vous avez tout ce qu'il vous faut à proximité ?** Ah oui je n'ai jamais été aussi indépendante qu'ici. (Mme O, Roubaix)

Les personnes qui vivent en ville estiment souvent pouvoir vieillir dans le logement qu'elles occupent aujourd'hui. Elles s'en félicitent et regardent avec circonspection leurs homologues qui s'imaginent vieillir dans leurs lotissements péri-urbains.

Depuis longtemps je me dis : « Le jour où je laisse la voiture là... il faut que je sois à un endroit où il y a des choses à côté ». Mais notre appartement est très bien situé je trouve. J'ai le métro en bas. J'ai le bus au-dessus. Le marché, les commerces, les hôpitaux, les médecins. (M. A, Lille)

Vous y avez pensé, vous, à quitter Lille ? Non parce que moi je vais au cinéma rue de Béthune, parce que je vais au Furet, je vais à la Fnac. Parce que je suis une citadine, et que je suis née là. Et puis mes copines elles habitent... une rue Necker, une rue des Stations, à côté donc... non (...) Mais ça m'est arrivée de penser : « Quand je serai à la retraite j'irai vivre à Seclin ». Mon compagnon, il y a sa maison. Elle est grande, il y a de la place, on peut se garer. Ça n'a rien à voir. Vivre à la campagne. **Mais est-ce que c'est pas plus facile de vieillir en ville que de vieillir à Seclin ?** Lui, il est vieux, il a 10 ans de plus que moi, mais il n'est pas dans le centre-ville, plutôt dans un lotissement. En passant par les petits chemins pas carrossables, il peut aller à pied dans un Leclerc pas loin. Et il a l'hôpital à côté. Lui, ça lui convient. Mais moi j'ai besoin de pouvoir aller au cinéma à pied ; je veux dire de ne pas avoir besoin de ma voiture. Sauf qu'à Seclin c'est pas possible. (Mme C, Lille)

Le cycle est désormais connu : les aspirations au pavillon périurbain entraînent mécaniquement une désertion des centre-villes urbains historiques qui suscite une spirale économique décroissante. Les centres urbains, quand ils ne font pas désormais l'objet d'une gentrification, accueillent une population paupérisée souvent immigrée ou d'origine immigrée et avec elle des commerces ethniques ou religieux, comme à Roubaix (rue de l'Epeule, rue de Lannoy par exemple) que les personnes âgées apprécient moyennement tant elles sont convaincues que lesdits commerces sont spécifiquement réservés aux populations immigrées. Au fond, le retour en ville des personnes âgées l'ayant quitté pour un pavillon plusieurs dizaines d'années auparavant pose un autre problème : sans elles, la ville a changé.

Le problème à Mons, c'est surtout que tous les petits commerces ont disparu. À part des boucheries Halal..., les commerces ont disparu. Heureusement, la ville se remue beaucoup sur le plan culturel. Depuis qu'il y a cette nouvelle salle de spectacle à Fort de Mons... (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

La ville a changé et les personnes âgées rencontrées se sentent parfois en insécurité au

point de se penser en situation de vulnérabilité quand elles doivent fréquenter les hypercentres urbains de Lille, Roubaix ou Tourcoing ou les métros qui les relient.

Du coup c'est plus à Lille que vous vous sentez en insécurité ? Oui parce que dans les métros... vous voyez des drogués qui sont allongés. C'est vous qui devez faire attention de pas marcher sur eux. Quand vous voyez des têtes bizarres.... je baisse le regard hein. (Mme F, Armentières)

La ville a changé et la disparition des commerces de quartier est sans aucun doute le changement que les personnes âgées regrettent le plus, tant cette présence de commerces et services est capitale pour le maintien de leur autonomie, pour leur permettre de réussir cette relocalisation dans les centres urbains denses. M. et Mme Ö ont habité Lambersart. Ils ont ensuite vécu dans un pavillon dans le bassin minier avant de finalement revenir vivre dans la métropole, à Sequedin, pour y trouver les services dont ils ont besoin pour leurs vieux jours. Mais la déception est grande.

Comment ça se passe pour faire les courses ? Sur Sequedin, il n'y a pas de petit commerce. Boucher, épicier, il y en a eu, il y a longtemps. Mais du fait qu'il y a Auchan... ils ont tous disparu. On va quelques fois au petit Leclerc sinon. Mais on regrette qu'il n'y ait plus tous ces commerces. Ils ne tiennent pas... Quand on était à Lambersart, il y en avait quelques-uns, on en profitait. Mais ici, ça tient un ou deux ans et ça ferme. Un fromager, un primeur... ça nous manque. Bon il y a un marché à Lomme. Mais il faut prendre la voiture. (Mme Ö, Sequedin)

Des personnes qui vivent pourtant au cœur d'un bourg dense, comme La Chapelle d'Armentières, regrettent de ne pas pouvoir envisager y vieillir en toute autonomie, faute de commerces et services.

Et ça vous arrive de vous déplacer à pied ? Pas beaucoup. **Des petites courses dans le village ?** Bien là... il n'y a rien autour. **Il n'y a pas du tout de commerce ?** Si, il y a Lidl qui est près du passage à niveau, mais bon, il faut porter, il faut passer dans le sous-terrain, il faudrait avoir une petite charrette. **Et il n'y a pas une boulangerie ?** Ah si, si. On va chercher à la semaine au bord de Nieppe en face de Centre Accord. Il y a une boulangerie-pâtisserie qui s'est installée là et il est bon son pain. Mais avant, quand les enfants étaient là, on ne le prenait pas là. Avant, j'aimais bien faire mes courses à pied. J'y allais tous les vendredis. Mais là je n'y vais plus. **Et est-ce que vous arrivez à comprendre ce qu'il s'est passé ? À quel moment avez-vous arrêté de marcher pour faire vos petites courses dans le quartier ? Est-ce que c'est le fait qu'il y avait moins de commerçants ou c'est autre chose ?** Oh oui... tout est parti presque en même temps. Ils sont partis : le boucher, les coopérateurs, la belle épicerie en face. Il y avait une droguerie, il y avait de tout. Il y avait le médecin ; il y avait l'infirmière. Donc il faut aller sur Armentières pour un rien, ça fait loin. Il faut prendre la voiture. **Alors qu'autrefois vous pouviez vivre ici sans la voiture ?** Ah oui. Autour de l'église il y avait tous les commerçants là. Là, il reste : une pharmacie, un docteur – quand même, mais je ne l'aime pas – il y a l'école communale, mais au point de vue commerce... (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Proposition : Les politiques publiques de redynamisation des centres-bourgs vont tout à fait dans le sens d'une plus grande autonomie des personnes âgées. Quand bien même cette politique de soutien aux commerces de proximité est coûteuse, il faut l'envisager comme un service public rendu et une mesure d'harmonisation des accessibilités bienvenue favorisant l'autonomie des publics âgés.

4.4 – Localisation résidentielle

Certaines personnes ne regardent pas la réalité en face. Le vieillissement est un processus qu'elles préfèrent volontiers ne pas penser et ne pas anticiper. De ce point de vue, les propos crus de M. J font figure d'exception.

Comment imaginez vous l'avenir ? En fauteuil roulant ! Bon je conduis. On a encore la mobilité. Mais on a cherché un appartement. Les logements sont très petits ici à Templemars. On a vu des appartements meu-

blés, c'est comme si on rentrait dans une cellule. **Vous souhaitez rester à Templemars ? Écoutez** oui. Ici je fais tout à pied : le médecin, la Poste, Carrefour City. (M. J, Templemars)

Il est délicat, passé un certain âge, d'envisager déménager. Cela représente une épreuve qui semble chaque année plus insurmontable que les précédentes. Généralement, les femmes portent sur ce point un regard plus pragmatique que leurs conjoints. Elles jugent, plus tôt qu'eux, qu'étant donné les contraintes de la vie quotidienne, il est irréaliste d'imaginer vivre indéfiniment dans une maison pavillonnaire.

Est-ce que c'est quelque chose dont vous discutez ensemble, le fait qu'un jour il faudra arrêter de conduire ? Moi je lui ai déjà dit : « Toi, t'es moins préparé que moi ». Mon mari a du mal lui (Mme I). Oui, moi il faut que je sorte. (M. I, Fâches-Thumesnil)

Mon épouse pensait que c'était mieux [de vivre] en appartement pour la retraite. Nous sommes en appartement depuis 2002. Ça change tout. On avait une grande maison, j'avais un beau billard, un grand jardin, j'avais tout ce qu'il fallait pour me plaire. Mais ma femme disait qu'on n'occupait plus que le rez-de-chaussée... Et quand je travaillais, j'étais souvent absent. Quand j'ai acheté l'appartement [où ils vivent] ce n'était pas pour y habiter, c'était un investissement. Mais finalement... C'est très près du centre. (M. M, Bondues)

Il vous faudra déménager ? Oui, c'est même une certitude. Après, ça dépend beaucoup de notre état de santé, du marché immobilier, enfin bref, d'un tas de chose ou peut-être d'une opportunité (M. L). Moi ça fait 10 ans que je le travaille au corps pour qu'on déménage. Et puis je n'ai pas un attachement particulier à là où on vit, je ne suis pas viscéralement attachée à ici. C'est surtout que pour moi, il y a un objectif : avant qu'il ait 80 ans, il faut qu'on ait déménagé. Parce qu'un déménagement c'est un boulot phénoménal, fatiguant. Il ne suffit pas de trouver autre chose, il faut encore avec les capacités pour. (Mme L) Si on trouvait un plain-pied abordable à Wambrechie je serai partant tout de suite, sauf que ça se trouve pas. Sauf que c'est pas à proximité des commerces. (M. L) Mais forcément, lui il dit : « un appartement avec terrasse et jardin ». Moi je dis : « dernier étage avec terrasse et ascenseur ». (Mme L, Frelinghien)

Il faut bien réfléchir [la localisation d'un appartement pour la retraite. Son fils l'y a aidé]. Mon fils a calculé qu'on était à 500 m du Match et pas loin de la clinique. Notre fils habite là, juste en face et notre fille habite au Pont Supérieur. (Mme H, Lambersart)

Les conjointes, malgré leur lucidité quant au caractère adapté ou non du logement, n'ont pas toujours toutes le dernier mot dans la négociation familiale.

C'est une maison très fatigante avec sous-sol et étage (Mme I). **Est-ce que vous avez envisagé le déménagement ?** Moi je voulais partir au moment de la retraite, mais toi t'as pas voulu. J'avais envisagé une maison de semi-plain-pied avoir au moins une chambre et la salle de bain au rez-de-chaussée (Mme I). **Pourquoi Monsieur vous n'avez pas voulu ?** Parce que j'étais premier adjoint à la mairie de Fâches Thumesnil et il n'y avait rien à vendre sur la commune. (M. I, Fâches-Thumesnil)

Vivre dans un cœur de ville urbanisé dense convient aux besoins quotidiens d'une personne du 4^{ème} âge autonome si elle peut tout faire à pied. Pour les personnes vivant déjà en ville, la relocalisation résidentielle envisagée ne va pas avoir trop d'impacts sur la sociabilité. Elle ne consiste tout au plus qu'en un changement de taille d'appartement.

Je resterai ici au maximum. Après peut-être que je vendrai cet appartement-là et que je prendrai un petit studio, mais toujours dans le même secteur, dans le quartier, même si c'est de la location... **Et vous choisissez ce quartier parce que vous estimez qu'il y a un peu tout à proximité, c'est important ?** voilà, tout à fait. Le pneumo c'est à la Louvière, si j'ai des examens c'est juste à côté. Il y a Casino. Un tout petit peu plus loin il y a l'Intermarché. **Donc il y aurait vraiment moyen d'avoir une vie sans voiture...** Ce serait possible, mais il faudrait que je sois bien plus vieille, quand même. Parce que bon je n'ai pas envie de me limiter à mon petit studio. (Mme B, Lille)

Donc vous diriez que la localisation de votre maison rue de Mexico, elle est bien ? oh oui elle est pas mal. Mais Lille, il y a quarante ans c'était mieux encore. Super pour les vieux. Ils étaient bien les petits vieux dans la rue. Ils se connaissaient bien. Quand il faisait chaud il y avait deux vieilles, elles sortaient leurs chaises, elles les mettaient du côté où il y avait du soleil, ou du côté où il y avait de l'ombre et elles discutaient pendant des heures. C'était super sympa. Il y avait pas trop de gens, on s'y sentait à l'aise. Ça faisait village sympathique. (Mme C, Lille)

[Si besoin] on laisse l'appartement [sans ascenseur] à notre fille. Et alors... pourquoi pas une petite maison individuelle [de plain-pied et à proximité]. Ici on a tout dans le quartier. Ici on a la banque, Intermarché, la banque. (Mme P, Roubaix)

Pour d'autres personnes, la relocalisation résidentielle a d'importants impacts sur les modes de vie. Et l'histoire résidentielle est parfois faite de retournements de situation amers. C'est le cas lorsqu'on réalise, après coup, que les choix de localisation qu'on avait fait au début de la retraite ne sont finalement pas satisfaisants ou pas adaptés à une vie de personne du 4^{ème} âge.

De 1969 à 1976, on était vers Béthune. Mon mari travaillait déjà sur Lille, lui. Et on est venu habiter à Lambersart quand j'ai eu un poste à Lille en 1976. On est reparti sur Béthune en 2005 [pour la retraite] parce que mon mari avait des problèmes de dos. On voulait un plain-pied. Et ici c'est assez cher. Alors on a fait bâtir vers Béthune. On y est resté 10 ans, jusqu'en 2015 (Mme Ö). Finalement, on a voulu revenir [sur la métropole] à Sequedin parce qu'on y avait des amis et pour les consultations médicales de spécialistes. Et puis, à Noyelle-lès-Vermelles, on ne s'est pas habitué. On vivait dans un beau lotissement mais les gens qui y habitaient, c'étaient des gens qui travaillaient sur Lille. Et la journée, on se sentait seuls. (M. Ö) On faisait les courses à Auchan [faute de petits commerces], on venait consulter des spécialistes ici. (Mme Ö) En plus, nos amis sur Sequedin, on les connaissait déjà avant de venir y habiter parce qu'on venait du Pas-de-Calais jusqu'à Sequedin pour participer à un club. Le village où on était, il n'y avait rien. Mais ici, rien qu'à Sequedin, il y a 70 associations ! En fait, on était à la retraite... mais la Mercedes, elle faisait 25 000 km en allers-retours vers Lille ! Et en revenant habiter ici, ça a réduit le kilométrage de plus de la moitié. Sauf qu'un plain-pied, un truc qui se tient bien... c'était 400 000€ ici ! On ne pouvait pas. On a sacrifié le plain-pied [leur maison comporte un étage malgré les problèmes de santé de monsieur]. (M. Ö, Sequedin)

La recherche d'un logement adapté pour ses vieux jours est volontiers différée. On se dit qu'on s'en occupera plus tard ; elle n'est pas une priorité... jusqu'à ce qu'elle devienne une urgence, parce qu'elle n'avait pas été anticipée jusque-là. La présence de personnes sur lesquelles on pense pouvoir compter, un conjoint, des enfants à proximité, contribue énormément à ce défaut d'anticipation.

Est-ce que vous pensez que votre logement est adapté ? Ben non, c'est pas adapté. À l'époque [quand on l'a choisie] on était jeune donc c'est une maison avec un étage. Maintenant un plain-pied ça serait mieux. (M. Z) Il faut monter à l'étage, puis lui il a fait une cave donc faut descendre à la cave. (Mme Z) **Et c'est compliqué pour vous...** Bah c'est-à-dire... tout dépend de ce que je porte. Comme j'ai des problèmes au niveau de mes poumons, si c'est du lourd... Quand je dois descendre, moi je me tiens comme ça. Pour moi ça devient difficile. Sinon, c'est lui qui le fait. (Mme Z). **Le fait d'être deux ça permet de s'entraider ?** Ben oui ! On s'arrange comme ça. Et quand on fait des courses, ben tout ce qui est bouteille, tout ça, c'est déjà lui qui les descend de la voiture. (Mme Z) **Et ça vous arrive de demander des services à vos voisins ?** Non les voisins, non. (M. Z) **Vos enfants plutôt peut-être ?** Oui, on appelle les enfants quand c'est [difficile] comme ça. (M. Z, La Bassée)

Nous, tant qu'on sera deux avec mon épouse, on restera là. Ici, pour les courses, on peut se faire livrer. Et pour le pharmacien, il peut venir, c'est un service qu'il propose à ses clients. (M. M, Bondues)

C'est pratique d'avoir une fille à domicile ? Elle vous donne des coups de main en termes de mobilité ? Oui beaucoup, c'est elle qui conduit beaucoup, je vais avec elle. Elle est en retraite aussi de l'éducation nationale. Elle est partie à la retraite à 60 ans. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Mais ces personnes sur lesquelles on espère tant pouvoir compter peuvent ne pas avoir donné leur avis ni même avoir été informées du rôle que les personnes âgées entendent leur faire jouer.

Est-ce que vous avez parlé, par exemple avec vos enfants, sur comment ça se passera dans quelques années si ça devient compliqué pour vous de conduire ? Non. Peut-être qu'on devrait en parler mais non... pas encore (Mme Z). Et puis bon... tout va bien. (M. Z, La Bassée)

Et est-ce qu'on peut parler un peu de l'avenir ? Vous savez comment ça va se passer les prochaines années ? Tant que notre fille vit avec nous... [ça va]. Bon elle a 68 ans maintenant... elle reste avec nous. Donc moi je veux rester [vivre] ici. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Vous parlez avec vos enfants de comment ça va se passer dans cinq, dix ans ? Non, pas encore. Parce qu'eux ils ont des situations contraignantes avec des enfants. Et moi, je marche beaucoup, je veux rester en forme, pour ne pas leur créer de problème tant qu'ils ont leurs enfants [à charge]. Mais moi j'y ai déjà réfléchi et le jour où je ne serai plus autonome, j'irai habiter en Alsace à côté de chez ma fille. **C'est vous qui déménageriez du coup...** Mes enfants ont deux appartements près de Strasbourg, dont un de plain-pied. Donc je me dis : « ils ont dû réfléchir à ma situation ». (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

Le plus souvent, les personnes âgées envisagent de réaliser des travaux dans leur logement actuel afin de le rendre plus adapté. On attend, une fois encore, d'en ressentir le besoin pour planifier lesdits travaux. Il s'agit généralement d'aménager une chambre au rez-de-chaussée afin de ne plus avoir à monter et descendre les escaliers quotidiennement.

On a nos chambres là-haut mais j'ai prévu [d'en faire une en bas]. Mon mari, c'est lui qui va avoir ses jambes qui ne vont plus le conduire. Donc on fera quelque chose là [elle montre un recoin du salon]. **Donc vous avez déjà envisagé de pouvoir rester de plain-pied. Mais il y a une petite marche là à l'entrée ? Il faudrait faire un plan incliné ?** Mon fils il n'habite pas loin de nous, on lui demande les petites choses. Quand on a un petit travail qu'on n'arrive plus à faire, il vient nous le faire. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Vous estimez que votre maison est adaptée pour vieillir ? Ce qu'il y a, c'est qu'il ne faut plus rien mettre là-haut [à l'étage]. (M. T) Il y a une toilette, une douche [en bas]. Maintenant, les enfants sont partis... on ne se sert plus du haut mais on a tout le bas, on est bien. (Mme T, Ronchin)

Vous diriez que votre maison est adaptée pour vieillir ? La marche, ça, ça va. Mais je dors là [il montre le canapé du salon], depuis 2016. De toute façon, je ne saurais plus monter. Vous savez ce que c'est de faire de la chimio ? Vous commencez vous êtes à peu près bien. Et pendant une dizaine de jours on décline un petit peu. Tout à coup vous tombez dans la deuxième période. Dans cette deuxième période vous n'avez pratiquement plus de plaquettes, il faut faire attention. On n'a plus de défenses. (M. S, Lomme)

Un point de vigilance est à souligner. Il concerne les ménages modestes qui ont épargné toute leur vie pour finalement accéder à la propriété et s'offrir un appartement en accession sociale. Symboliquement, les ménages peuvent avoir conservé avec l'organisme qui a été leur « bailleur social » avant la vente, une relation de locataire. Mais cet organisme n'a plus aucune obligation de reloger des ménages vieillissants désormais propriétaires de leur logement, quand bien même il s'avère finalement inadapté à leur âge.

Vous vous voyez vieillir ici ? Si on vieillit bien oui. On est propriétaire [accession sociale à la propriété]. Mais on est quand même au deuxième étage [sans ascenseur]... On n'y pense pas pour l'instant. Si ça ne va plus, on demandera [aux bailleurs] d'avoir un petit truc au rez-de-chaussée mais pour l'instant ça va. (Mme P, Roubaix)

4.5 – La maison de retraite pour perspective

Ce sont le plus souvent des difficultés médicales qui poussent à réfléchir à une ultime mobilité résidentielle vers la maison de retraite (l'EPHAD ou la résidence pour personnes âgées selon le niveau de dépendance). Toutefois, lorsqu'elles vivent déjà sans conjoint ni enfant à proximité, certaines personnes entrent en résidence pour personnes âgées de leur propre chef et sans attendre de ne plus en avoir le choix. Elles parviennent à l'anticiper. Mme X vit à Villeneuve d'Ascq en appartement et déménage d'ici quelques jours à Mons-en-Baroeul dans une résidence pour personnes âgées.

En 2016, c'était prévu, c'était décidé : déménager. Parce que je voyais que mon appartement ici, était trop grand à entretenir. Bon, j'ai une aide ménagère, mais quand même. C'était un moment où j'avais eu une grosse sciatique. Et monter les 8 marches... [avait été difficile, car l'ascenseur ne dessert que les demi-niveaux !]. Avec les courses... ça faisait trop. Ce n'était pas possible. Et je me suis dit : « il te faut être réaliste ». (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Une telle décision est loin de faire l'unanimité. Mme X fait figure d'exception. Elle ne va pas sans résistance, parmi ses proches, qui ne comprennent pas cette décision.

On est cinq octogénaires dans la famille. Mes frères et sœurs ne comprennent pas ma décision. Mes trois sœurs me disent : « tu es en pleine forme, tu es valide, tu conduis... pourquoi veux-tu partir en maison de retraite ? ». Même mon frère, ne comprend pas. Pourtant, lui, il ne conduit presque plus et vit vers Boulogne ! Mais vous voyez, il avait très envie de venir à l'enterrement où je suis allé cette semaine à St Quentin. Mais mon frère n'aurait pas pu conduire jusque-là. C'est ma sœur qui a dû aller le chercher. Alors, quand on devient dépendant... [il faut y penser à la maison de retraite]. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Proposition : Il y a un important travail à faire sur l'image des résidences pour personnes âgées afin de changer le regard que l'on porte sur ces lieux, trop souvent envisagés comme des mouroirs. Il faut aider les personnes à s'y préparer, à y déménager plus tôt et au final, à mieux vivre cette étape de l'histoire résidentielle.

Étant donnés les prix pratiqués par les géants du secteur de la résidence pour personnes âgées, il peut être utile, comme certaines collectivités le font déjà (ex : commune de Lille) de promouvoir des formes d'habitats groupés moins onéreux. Cela peut-être des habitats groupés pour personnes âgées exclusivement. Mais on peut aussi promouvoir des habitats groupés intergénérationnels. L'intérêt de ces habitats groupés est qu'on y entre de manière volontaire et qu'ils sont un projet de vie positif pour les personnes. On y entre tôt et une relation de qualité avec le voisinage a le temps de se construire. Elle constitue la meilleure garantie d'une vie autonome prolongée.

Contrairement à d'autres personnes, Mme X a une grande lucidité sur les conséquences de la dépendance résidentielle. La maison de retraite permet de soulager les proches.

Moi, je ne veux pas que le jour où je meurs, mes neveux se disent « oufff ! plus emmerdés par la vieille ». Au moins, à la résidence, il y a un homme d'entretien, capable de venir me changer une ampoule. Regardez, mon frère arrive à marcher mais sa femme est obligée de lui mettre les jambes dans la voiture... c'est dire ! Il avait des activités à la paroisse, mais maintenant, il n'ose plus conduire. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Il n'en reste pas moins que les personnes interrogées sont dans l'angoisse de cette ultime mobilité résidentielle. Certaines personnes préfèrent ne pas y penser ou espèrent que la question se posera le plus tard possible. L'anticipation est minimale.

Des appartements pour les seniors ? C'est quelque chose auquel vous avez pensé ? Non, pas encore. Tout ce que je sais, c'est que les derniers qu'ils viennent de faire c'est le top, c'est les plus chers aussi. Alors là si vous tombez vous n'avez rien à faire : il y a quelqu'un qui vient déjà (M. Z, La Bassée).

Vous projetez vous dans 5 - 10 ans ? On est inscrit à une maison de retraite, le clos du bourg. Mais j'aimerais autant ne pas y aller. (M. H, Lambersart)

Pour d'autres personnes, la maison de retraite est parfaitement inenvisageable. Elles préfèrent tout mettre en œuvre pour mourir à domicile. Quitte à aider quelque peu le destin.

On s'est toujours dit que si on ne pouvait pas continuer... on laisse l'appartement à notre fille. Mais on ne veut pas de maison de retraite ! (M. P, Roubaix)

Qu'est-ce qu'il vous conseille votre neveu ? Il ne me conseille rien, il sait que je n'en tiendrais pas compte [de ses conseils]. S'il fallait que je rentre dans un foyer... [je ne voudrais pas]. (M. S, Lomme)

Moi, si c'est mon heure [si je ne suis plus autonome], on accélère les choses et puis c'est tout [elle désigne un tiroir dans lequel elle laisse entendre avoir placé des barbituriques]. **Est-ce que ça vous arrive de parler avec vos filles, de vous dans 5 ans, 10 ans ?** Elles ne veulent pas en entendre parler [de ma mort]. **Mais avant de mourir il se passe d'autres choses....** Ah non, s'il m'arrive le moindre handicap, je m'arrange pour accélérer les choses. C'est mon choix. Je ne veux aucune dépendance. Aucune dépendance. Qu'elle soit médicale, par les proches, je ne veux pas. Et toutes mes amies sont au courant. Je ne veux pas, ne veux pas [poing tapé sur la table]. Avec une amie qui va venir là tout à l'heure, on a toutes les deux fait notre lettre testamentaire. (Mme B, Lille)

Proposition : la question de la légalisation des techniques permettant d'abréger les souffrances de fin de vie est un serpent de mer, en France, depuis plusieurs années. Elles posent des questions éthiques épineuses. La Suisse ou la Belgique ont légalisé l'euthanasie. Les témoignages recueillis confirment qu'il existe, en France, une demande sociétale pour la faciliter. La MEL peut jouer un rôle actif dans la remontée, au niveau national, de cette demande.

L'entrée en EPHAD, maison de retraite ou résidence pour personnes âgées se produit souvent le plus tard possible. Et le cas échéant, la plupart des personnes ne conduisent déjà plus lorsque cette ultime mobilité résidentielle se produit.

Comme Mme X a su anticiper ce déménagement, elle entre en maison de retraite alerte et conduit encore quotidiennement à 87 ans. Sans en être une utilisatrice quotidienne, Mme X s'inquiète de la desserte en transports en commun de la résidence dans laquelle elle s'apprête à déménager à Mons en Baroeul.

Les transports doivent se préoccuper des besoins de déplacement des personnes âgées dans la journée. Pas seulement aux heures de pointe des gens qui travaillent. Et peut-être que s'il y avait plus de transport je laisserais ma voiture... (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Mme X réalise que sa mobilité deviendra plus contraignante le jour où elle ne disposera plus de son véhicule. Et pour que les transports en commun puissent judicieusement palier à ses attentes de mobilité, elle fait deux propositions intéressantes.

Le seul problème, dans cette résidence [pour personnes âgées à Mons où elle déménage dans quelques jours], c'est que je ne sais pas si les moyens de transport en commun sont suffisants. L'arrêt de métro le plus proche, c'est Fort de Mons... mais ça fait déjà une belle trotte à pied. C'est un foyer logement géré par la ville. J'ai des amies qui vont dans des établissements plus au centre de Lille, mais c'est deux fois plus cher que ça. Moi, je ne peux pas me le permettre. Bon, il y a le bus qui passe... sauf que l'arrêt n'est pas tout à fait à côté. Il faut marcher un peu, il ne s'arrête pas devant la maison de retraite. C'est dommage. Ça ce serait quelque chose à faire... rapprocher l'arrêt de la maison de retraite. Et puis il faudrait inventer des navettes... qui passent aux heures où les personnes âgées se déplacent, et qui desserviraient toutes les résidences de personnes âgées [pour pouvoir rendre visite à ses amies]. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

La première idée de Mme X est donc, quand c'est possible, de rapprocher les arrêts de bus des entrées des résidences pour personnes âgées pour qu'elles aient le moins possible à marcher pour les atteindre. La seconde idée serait de relier entre-elles l'ensemble des résidences pour personnes âgées, EPHAD et maisons de retraites par une navette circulant régulièrement tout au long de la journée. Elle aurait l'immense intérêt de permettre la poursuite d'une sociabilité qui s'étiole avec le temps entre personnes du même âge alors même que le nombre des ami.e.s diminue drastiquement et que les personnes encore en vie se sentent de plus en plus seules.

Nul doute que la desserte des maisons de retraite est un sujet à ne pas négliger. Mme N n'a pas le permis et dépend de son mari pour les déplacements en voiture. Mais pour ses visites à sa propre mère, qui vit en EPHAD, et qu'elle réalise seule, elle utilise les transports en commun.

La dernière fois que vous avez pris les transports en commun ? C'était au mois de... pour aller à la Maison de retraite de Maman donc il y a deux mois. (...) Mais bon là maintenant ils ont déplacé les arrêts donc je râle un peu. (Mme N, Roncq)

Propositions : La desserte des maisons de retraite en transport en commun pose question. La faisabilité et la nécessité d'un remplacement des arrêts de bus aux abords des EPHAD et résidences pour personnes âgées pourrait être étudiée. La mise en place d'une navette reliant ces établissements entre eux pourrait aussi être envisagée.

5 – LE RÔLE DES PROCHES

5.1 - L'impact de la proximité ou de l'éloignement géographique des proches

On a pu le mettre en évidence précédemment, selon que les proches vivent à proximité ou qu'ils résident géographiquement loin, selon que les personnes interrogées peuvent ou non compter sur ces proches pour parer à des imprévus, ces dernières ne prennent pas avec le même sérieux leur situation personnelle de personne vieillissante.

Et c'est rassurant de savoir vos enfants à proximité ? Oh oui, quand on s'en allait on disait : « Tu viens, tu ramasses le courrier ». Ils venaient, ils passaient à la maison (Mme Z). De toutes façons ils ont chacun une clé en cas, ils viennent, ils sont chez eux quoi. (M. Z, La Bassée)

Et si un jour vous ne pouvez plus conduire, est-ce que la vie dans cette maison peut s'envisager ? Nous on a l'avantage d'avoir notre fille qui n'habite pas loin donc elle pourra quand même nous dépanner. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

Le cas échéant, cette présence rassurante contribue énormément aux possibilités de maintien à domicile.

Vous m'avez aussi dit que vous aviez une fille à proximité... Oui, à La Madeleine. Et pour aller la voir ? C'est à pied, à un quart d'heure. [Quand j'étais malade], si je devais aller en grande surface, ma fille je lui disais : « bah écoute j'ai besoin de ça, de ça, est-ce que tu peux t'en charger ? Et puis elle allait ». (Mme B, Lille)

Notre fille est à Ronchin et l'autre habite à Lys-Lez-Lannoy. C'est pas trop loin non plus. On a cette chance-là. (...) Quelquefois ce sont les enfants qui nous emmènent [en voiture]. Moi je vois par exemple, maintenant je n'ai plus le droit de conduire parce que j'ai des problèmes d'yeux, donc souvent c'est ma fille qui m'emmène à Auchan ou à Lille. (Mme T, Ronchin)

Alors comment vous avez fait sans voiture ? Pour la vie quotidienne, c'est mon fils qui habite à Wavrin [qui m'a aidée]. Après avoir passé l'armée, il a passé son permis. J'ai ma fille qui habite à Lambersart qui a aussi une voiture. Mais mon fils aîné n'a pas voulu apprendre le permis, et maintenant il a des problèmes comme moi. (Mme Q, Wavrin)

Une situation intermédiaire existe lorsque les enfants habitent trop loin pour être sollicités en urgence mais suffisamment près pour les fréquenter régulièrement. Une entraide est possible lorsqu'elle est planifiée.

Il nous faut une voiture pour aller voir nos fils : on en a un à Armentières et un à Bailleul. Et c'est pareil pour les petits enfants qui sont encore plus loin, mais quand même dans la région. Donc il nous faut une voiture. (M. G, Lompret)

Donc votre fille est à La Bassée, est-ce que ça lui arrive de vous rendre des services ? Ah ben oui quand même. Quand on est parti en car [interurbain] fin janvier, elle est venue pour nous conduire à St Philibert avec les bagages. (M. Ö) Tant qu'on a la fille et les deux petites filles à proximité ça va. Par contre, c'est sûr que c'est pas notre garçon qui viendra de Bourges pour nous conduire... **Pour un dépannage...** Mais on ne peut pas non plus leur demander de venir tous les 4 jours. (Mme Ö) **Parce que pour venir de La Bassée à ici, il y a...** 3/4h de route. Et la circulation... c'est terrible. (Mme Ö, Sequedin)

Lorsqu'il n'y a pas d'enfant ou lorsqu'ils habitent trop loin, les personnes âgées se sentent seules et relativement démunies. Elles font occasionnellement appel à d'autres formes d'aide. Ça peut être des neveux ou des voisins.

Vous n'avez pas d'enfants pour vous aider ? Non non. J'ai bien un neveu mais il est toujours occupé. Il travaille à Villeneuve d'Ascq, il n'y a que le samedi qu'il est là. **Ça lui arrive de venir vous rendre visite ou de vous donner un service ?** Non, non, il faut que je l'appelle. (M. S, Lomme)

Depuis que [son compagnon] est décédé, ma belle-fille habitait à Lille ; elle faisait mes courses et s'occupait de moi. Mais aujourd'hui elle habite en Touraine pour le travail... (Mme K, Lesquin)

Vous avez plusieurs enfants ? Mon mari oui, il en a eu 4. Catherine est du côté de Toulon, Michel à Calais. Et les deux autres dans la région parisienne. Les enfants de Monsieur ne sont pas là, ni ses petits-enfants. Il n'y a que ma sœur qui habite à Tourcoing. On est seuls au monde (rires). **Donc il vous est arrivé d'utiliser les services de voisins pour vous déplacer ?** Tout le temps, j'ai toujours eu des voisins extra, des crèmes. Mon mari a été hospitalisé il y a pas tellement longtemps, en urgence quoi, donc... ambulance. Et mon voisin était chez lui, il a entendu et il a vu qu'à 21h30 je n'étais toujours pas rentrée [donc il a dû s'inquiéter]. Et qu'est-ce que j'ai vu arriver aux aurores [à l'hôpital] ? C'était mon voisin qui m'a dit « Ben écoute, t'étais pas chez toi, je suis venu te chercher ». C'est pour vous dire... Par bonheur j'ai ce genre de voisin. (Mme W, Tourcoing)

J'ai un neveu et sa femme... Ils sont à la retraite. Ils sont adorables. Ils me rendent service. Là, ils sont en train de faire les peintures dans mon nouveau logement. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Les personnes âgées, sans doute davantage que les plus jeunes générations, mettent parfois un point d'honneur à se sortir d'affaire sans avoir recours aux aides publiques. Elles entendent construire leur réseau d'entraide par elles-mêmes.

[Mme V est sans enfant ni proches familiaux]. **Donc grâce à des voisins vous avez pu vous en sortir [pendant votre longue convalescence] ?** Oui, Martine, l'ancienne fleuriste, elle ne travaillait pas le lundi. Et elle venait me chercher. Toujours, elle sortait mes affaires, elle me les mettait sur la table. **Et vous n'aviez pas demandé de l'aide à la mairie, à personne ?** Non, à personne d'autre. Les voisins... soit les gens sont venus, soit j'ai demandé. (Mme V, Lambersart)

Les voisins sont très gentils. Ils sont là pour moi. Je peux demander à mes voisins de me conduire où je veux. Mais je ne le fais pas... Je sais juste que je peux compter sur eux. (Mme K, Lesquin)

Dans l'immeuble on peut demander de l'aide. On a tous autour des 80 ans. Ça c'est important cette entente. On ne fait plus la fête des voisins mais... [on a gardé des liens]. (M. M, Bondues)

Il est parfois compliqué d'accepter de l'aide. Un ethos pousse les personnes à ne pas demander d'aide trop souvent, bien qu'elles en ont besoin et qu'elles aimeraient en recevoir.

Pour aller au Lidl ça va. Mais il n'y a aucun banc sur la route pour se reposer. Il faut que je m'appuie contre le mur. Il y a une dame qui passe, qui m'fait : « Ça va, Madame ? », je lui réponds que oui, je m'appuie parce que j'ai mal aux jambes. Du coup elle m'amène jusqu'au rond-point là où il y a des fleurs avec un banc. Je m'assois. Une autre voiture passe, puis elle s'arrête, et une autre dame sort et me demande si ça va et où je vais comme ça. Je lui dis : « à la Cité Victor Hugo ». Elle me dit que si je veux elle peut m'amener jusque-là. Et ça m'est arrivé plusieurs fois. Et puis quand je fais les courses je prends beaucoup de choses parce que j'y vais pas toutes les semaines. Du coup quand les gens me voient chargée comme ça, ils me disent qu'ils peuvent me prendre puis me déposer. Mais je leur dis que ça va j'ai que la route à traverser et j'y suis. Ils me répondent : « Ah bon, sinon je vous reconduis Madame ». [J'accepte mais pas toujours], je suis quand même âgée et je ne veux pas qu'on en profite pour me voler. (Mme Q, Wavrin)

Ça vous arrive de demander des services aux voisins ? Le moins possible. En face, des fois, ils m'achètent le journal le vendredi. Et puis l'autre fois je devais passer une radio au CHR, c'est la femme d'en face qui m'a conduit. C'est un docteur et lui est infirmier à Saint Philibert. Je n'ai jamais rien demandé à personne. Mon père était pareil. Tous ceux à qui j'ai rendu service, si seulement ils passaient 1/10ème des heures [que je leur ai consacrées] ici, je serais heureux comme un pape. Sauf que mes amis... C'est fini ça [ils sont tous morts]. (M. S, Lomme)

J'allais au tricot en vélo. **C'était votre activité associative ?** Oui du fait que quand j'ai perdu mon mari je me suis retrouvée toute seule, donc m'a fille m'a conseillé d'y aller. J'y suis allée. Puis quand j'ai eu mal au genou j'ai dit à la bonne femme : « je ne peux pas venir » (larmes). Elle m'a dit : « t'inquiète ! je viens te chercher ». Depuis ce temps-là, cette femme, elle vient me chercher chez moi et elle me ramène chez moi. Et un mardi par mois on va en « création ». **C'est bien, du coup vous avez quand même des activités associatives à Wavrin.** Oui, mais je ne peux pas leur dire d'aller [m'accompagner] trop souvent ou trop loin. (Mme Q, Wavrin)

Les scrupules sont donc plus grands de demander de l'aide à autrui qu'à ses proches familiaux. Mais cette situation condamne certaines personnes, notamment des conjointes, ou des filles, à devenir des aidantes à demeure, non-rémunérées. Des choix de vie qui peuvent ensuite susciter des regrets.

Votre fille vit à domicile ici ? Oui, elle n'a jamais quitté la maison. Donc on est trois. (Mme U, La Chappelle d'Armentières).

Moi je suis en retraite forcée, j'ai dû m'arrêter pour lui [elle montre son mari allongé sur un lit médicalisé] car il ne pouvait absolument plus rien faire. Donc on a eu l'option d'avoir une personne à domicile, ou bien c'était moi. Comme on avait signé pour le pire et le meilleur j'ai dit : « Allez hop, je reste ». Grosse bêtise ! Parce que si on n'avait pas été mariés j'aurais pu toucher un salaire, comme aidante. Mais étant mariés on n'y a pas droit, ce qui est un peu aberrant dans l'histoire. (Mme W, Tourcoing)

Les situations d'aides par des tiers non familiaux, quand elles ne sont pas rémunérées, produisent des dettes, suivant en cela les principes du don et du contre-don. Les personnes âgées se sentent alors redevables. Et il est parfois compliqué de rendre « la pareille ».

C'est embêtant d'être dépendant des autres, de devoir demander aux autres ? Oh bah oui. Après comme elle dit la dame pour m'amener au tricot, et l'autre qui m'amène pour aller là-bas, elles sont deux pour m'amener aux créations. Moi pour leur faire plaisir au lieu de payer l'essence, je leur paye un cadeau. Ou quand je suis en vacances je leur ramène un cadeau. (Mme Q, Wavrin)

On a toujours une obligation quand on demande... il faut savoir rendre. **On est en dette ?** Oui, voilà, tout le temps. Et on sait pas [comment faire]. Bon je vais lui donner 5 euros pour l'essence mais je trouve ça mesquin, même si la course ne vaut pas les 5 euros. C'est son déplacement, son temps... et puis je trouve qu'on ne peut pas le monnayer. Vous ne savez pas quoi faire. C'est tellement important ce qu'il m'a fait que quelque part voilà. Alors bien-sûr on n'est pas indifférent [les uns aux autres]. Mais je trouve que par rapport à ça, nous, on est redevable. (Mme W, Tourcoing)

5.2 - Services rendus aux proches et aux moins proches

Ne voir les personnes âgées qu'en tant que bénéficiaires des services d'aidants (naturels ou non) serait ne voir qu'une face de la médaille et déformer outrageusement la réalité. De leur côté, elles rendent également, aussi longtemps qu'elles le peuvent, de nombreux services ; à leurs proches le plus souvent mais pas seulement. Ce faisant, les personnes rencontrées deviennent actrices de leur parcours de vie en ce qu'elles s'investissent, à part entière, dans des engagements de retraités par ces actions bénévoles. Sans surprise, la garde des petits-enfants fait partie des principaux services rendus.

Ça arrive que votre fille [qui habite Lys-lez-Lannoy] vous rende service si Monsieur n'est pas disponible [pour conduire] ? Bah non... Vu qu'elle travaille toute la journée, c'est plutôt moi [qui donne un coup de main] quand ils ont besoin. Car ils ont des enfants de 14 et 18 ans. **Ça vous est arrivé d'aller les garder ?** Bien sûr, longtemps même. Ma fille est séparée [de leur père]. À un moment elle habitait par ici et je devais conduire les enfants à l'école à Roncq. Ça a duré quelques mois. (Mme P, Roubaix)

On a un fils qui habite Louvil avec 2 enfants. Un autre garçon à Marne la Coquette. Et une fille sur Plaisir en région parisienne. On se rend des services mutuellement. D'un côté on a une activité régulière de garde des enfants. Et en région parisienne, quand nos enfants partent en vacances de leur côté, souvent c'est mon épouse qui va garder les enfants, en train. Et en échange, mon fils de Louvil, il trempe dans l'informatique alors, on est bien équipé dans tout ce qui est numérique à la maison (M. Ü, Marcq-en-Baroeul).

L'espérance de vie étant croissante, il arrive aussi que les plus jeunes des personnes âgées aient à s'occuper de leurs propres parents en fin de vie.

On va voir ma belle mère, qui a 96 ans, trois fois par semaine à Armentières. (M. A, Lille)

J'avais encore ma maman qui n'était pas en bonne santé, donc je m'occupais d'elle. Je lui faisais les courses, j'allais chez elle le matin, le midi je mangeais avec elle, je passais le soir, et ça a été une catastrophe quand on m'a annoncé que j'allais devoir aller travailler à Valenciennes. (Mme O, Roubaix)

C'est aussi par des prêts matériels (souvent une voiture) que les personnes âgées contribuent à aider leurs descendants (enfants et petits-enfants). En effet, ces services viennent compenser des différences de niveaux de vie importantes.

Nos enfants ont tous une voiture mais... le garçon. Après le travail il doit aller chercher sa fille, mais bon, la voiture, c'est sa femme qui l'a. Donc pour l'instant... il nous demande la voiture. Bon il n'y a pas de problème on la lui donne. Pareil quand c'était la fille qui en avait besoin. (Mme Z, La Bassée)

Quand l'une des voitures de mon fils ou de ma belle-fille est en panne, on leur prête une des nôtres pendant que la leur est au garage. C'est pratique quoi. Parce que ma belle-fille travaille sur Loos, et mon fils sur Lilles, donc ils ont tous les deux besoin de la voiture. (M. D, Lille)

Votre fille vous emprunte votre voiture parce qu'elle n'en a pas ? Parce qu'elle en a besoin d'une deuxième ? Ma fille travaillait en laboratoire pharmaceutique... un gros conflit, elle est sans emploi. Mais elle avait un véhicule de fonction. Donc voilà maintenant elle n'a plus de véhicule. Dans l'immédiat elle n'a pas voulu racheter de voiture. En fait, ils ont acheté une voiture mais c'est leur gamin qui l'utilise. Donc, ma fille utilise ma voiture, et elle est déclarée sur mon contrat. Mon beau-fils il a été licencié tout récemment, il avait lui aussi un véhicule de fonction. Donc ils se retrouvent tous les deux sans véhicules. [Mon beau-fils] prend la voiture du fils quand il en a besoin, et [ma fille] prend ma voiture à moi pour faire ce qu'elle a à faire. Alors quelquefois, c'est pesant parce que moi, du coup, je suis freinée dans ce que je dois faire. Maintenant, je me dis : « bah si c'est pas aujourd'hui que je fais ça, je le ferai demain voire la semaine prochaine ». (Mme B, Lille)

Les différences de moyens économiques entre les générations sont tels que certains conseils des enfants peuvent s'avérer intéressés.

Je fais très peu de kilomètres, je tourne dans les environs. Je vais jusqu'au cimetière, à Nieppe. Parce que quand on peut prendre le bus, on le prend. **Ça vous arrive de prêter votre voiture ?** La semaine dernière j'ai prêté ma voiture à mon fils. Mon fils m'en a fait racheter une autre, parce qu'il trouvait que l'autre était pas très sûre. Il voulait être rassuré de me savoir avec une bonne voiture. (Mme F, Armentières)

Toujours en lien avec la mobilité, les personnes âgées rendent de menus services à des amis ou voisins, souvent en leur faisant une course, parfois en leur conseillant un itinéraire.

J'ai une amie, elle m'a conduite jusqu'à Beauvoir récupérer ma voiture au garage. Et la semaine prochaine il faut qu'elle aille voir un spécialiste à Villeneuve d'Ascq, eh bien c'est moi qui fais le taxi. (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

Avec tous les retraités du quartier, je fais les courses pour tout le monde. [Je conduis encore donc] je fais beaucoup de courses [pour les voisins]. Mais à partir du moment où je deviens esclave je dis non. Je reprends mon indépendance, poliment, mais je la reprends. (M. J, Templemars)

J'ai une amie qui habite derrière, elle voulait aller voir son fils à Mons. Et comme elle ne prenait jamais le métro et le bus, je lui ai dit : « écoute si tu veux, tu peux venir avec moi ». Donc je lui ai dit : « on va prendre le bus 61 ensemble ». On est descendu au Saint-Philibert. Au Saint-Philibert on a pris le métro jusque Mons. Donc on a passé l'après-midi là-bas. Maintenant elle y va toute seule. (Mme Q, Wavrin)

L'aide au bricolage que les personnes âgées les plus alertes continuent de fournir à leurs enfants et petits-enfants semble donnée avec sollicitude. Ce qui donne lieu à des déplacements.

L'année dernière, comme il y avait des travaux à faire dans la nouvelle maison de ma fille, eh bien j'avais aidé le beau-fils à faire ses travaux. Moi je suis toujours habilitée à la peinture... (Mme B, Lille)

Nos petites filles ont toutes les deux fait construire une grande maison. Et un jour l'une d'elle me dit : « papy faudrait faire le parquet sur une chambre ». J'ai appelé [mes fils] jumeaux et on l'a fait en une journée, puis on a fait le couloir. On est toujours très actifs. On ne connaît pas l'ennui. On a toujours à faire. (M. G, Lompret)

Toutefois, les sollicitations de la part des enfants et petits-enfants, ne semblent pas toutes tenir compte des difficultés liées à l'âge que les personnes rencontrent. Il y a parfois dans leurs demandes comme des injonctions à « rester jeune ».

Nos enfants... ils ont 60 ans. Eux-mêmes, ils ne se considèrent pas comme vieux. Et du coup, pour eux on n'est pas vieux ! (M. G, Lompret)

Pour s'occuper de [notre petite-fille] trisomique on doit se lever à cinq heures du matin. Du coup le médecin il n'est pas content : qu'est-ce que vous faites à cinq heures ? « On s'occupe de la petite, puis on rentre à huit heures pour déjeuner ». Il dit : « Parce que vous n'aviez pas déjeuné avant ? ». Oh, on se fait engueuler. Mais s'il y a un problème avec la petite on peut se lever à quatre heures du matin, démarrer la voiture. (M. G,

Lompret)

La mobilité, c'est un sujet qu'on aborde avec les enfants ? Non. (M. Ö) Non, parce qu'ils ont une vie mouvementée, ils ont autre choses à penser. Mais ils ne s'imaginent pas les problèmes qu'on peut rencontrer en vieillissant. (Mme Ö) Ils ne s'imaginent pas vraiment qu'on va vieillir surtout. (M. Ö, Sequedin)

Proposition : L'accompagnement au vieillissement ne doit pas uniquement s'adresser aux personnes âgées. Il passe aussi par un accompagnement des proches. Celui-ci doit permettre leur meilleure conscientisation des signes annonciateurs d'une altération des facultés. Cet accompagnement doit permettre d'améliorer l'anticipation des bouleversements liés à la vieillesse et de dépasser les sujets tabous. Une réflexion est à mener avec des gérontologues en vue d'un meilleur dialogue intergénérationnel.

6 – EFFETS DE GENRE

Il nous est apparu primordial de procéder à une lecture genrée des entretiens recueillis. En effet, femmes et hommes ne disent pas les mêmes choses, au sujet de leurs mobilités quotidiennes.

6.1 – Vers une égalité homme – femme de l'usage de l'automobile ?

Les personnes interrogées se démarquent clairement des générations précédentes au sein desquelles la conduite féminine était l'exception. Les baby-boomers revendiquent un droit à l'automobile pour toutes et tous.

Est-ce que vos parents avaient le permis ? Mon père oui, ma mère non. Mon père, macho comme il était, comme les hommes de l'époque, lui avait dit : « Tu peux passer le permis, par contre je te préviens tu n'auras jamais la voiture ». Du coup elle lui a dit : « Bah pourquoi je vais passer le permis puisque tu ne me prêteras pas la voiture ? ». (Mme O, Roubaix)

Ma belle-mère avait le permis mais n'a jamais conduit. **Vous savez pourquoi ?** Ben oui. C'était impensable à l'époque... comme elle avait son mari. En tant que femme... elle n'a jamais conduit. Et quand elle n'a plus eu son mari... elle ne s'y est jamais remis. La place de la femme était différente. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

Sans voiture à notre époque [c'est difficile pour une femme]... mes grands-mères n'ont jamais eu de voiture. La sœur de maman, ils avaient une voiture, mais elle n'a jamais appris à conduire. Et il y a encore des femmes, Maryvonne, ma copine qui habite là-bas au coin, elle vient de prendre sa retraite... Mais je veux dire, elle n'a jamais conduit, c'est son mari [qui la conduit]. Un jour, elle va être embêtée. (Mme C, Lille)

Est-ce que vous avez le sentiment de faire partie d'une génération qui entretient une relation particulière avec la voiture ? Pour les femmes oui. C'est une liberté. Que ce soit ma mère ou ma belle-mère, elles ont été veuves eh bien... s'il n'y avait pas eu les enfants [pour les conduire] elles auraient été coincées. Ma mère m'appelait pour ses rendez-vous sur Lille, chez l'ophtalmo, je prenais une demi-journée de congés pour l'amener. (M. D, Lille)

Au contraire de la génération qui les précède, il arrive que les personnes interrogées disent se partager équitablement un véhicule au quotidien au sein du couple.

Et maintenant que vous avez une seule voiture, qui prend le volant ? Les deux. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

Dans les discours, une certaine banalisation de la conduite des femmes contribuerait à plus d'égalité de genre de ce point de vue. Mais en pratique, certains messieurs continuent à avoir du mal à passer le volant quand ils se déplacent avec leurs épouses sur de longues distances. L'éviction féminine du volant est particulièrement nette au cours des longs voyages et des départs en vacances.

J'avoue que quand on est en voiture à deux – peut-être un vieux fond de culture d'enfance où c'était l'homme qui dirigeait le truc – c'est majoritairement lui qui conduit. (Mme L, Frelinghien)

Quand votre mari était là, qui conduisait ? Je n'ai jamais voulu conduire la caravane. Et même s'il n'y avait pas la caravane, il voulait conduire. (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

[Mon épouse] n'a jamais conduit mes voitures. Je fais trop de remarques quand je suis à côté. Donc, quand je suis là, elle ne conduit pas. (M. M, Bondues)

Comment se passent vos trajets dans le midi ? Je conduis car quand elle conduit, je ne suis pas détendu. Ça m'arrive de dormir à côté d'elle quand elle conduit. Elle conduit très bien, mais c'est mon côté macho. Je préfère conduire. Je me dis que j'ai tort donc je fais un effort et je me dis : « Allez Patrick tu prends le journal parce que sinon elle rouspète ». (M. A, Lille)

On fait 1000 bornes l'été avec... ce qu'on va considérer comme la voiture de ma femme parce que c'est elle qui l'utilise au quotidien, mais c'est moi qui l'utilise quand on descend en vacances. (rires.) **Comment ça se passe d'ailleurs, vous vous passez le volant, ou vous êtes le seul à conduire ?** Ah non non je suis le seul à conduire quand on part en vacances. **Pour quelle raison ?** Sécurité (fier). Moi j'ai l'énorme avantage d'être

beaucoup plus jeune que ma femme (ironie). (M. D, Lille)

Aujourd'hui M. D laisse entendre qu'il n'a pas confiance dans la conduite de son épouse. Son argument est de dire qu'elle est plus âgée que lui. Mais c'est pourtant elle qui lui a appris à conduire !

Comme j'ai passé le permis à l'armée j'ai pas osé prendre une voiture tout de suite parce que le passage du permis à l'Armée c'est quand même pas compliqué : ils m'ont fait faire un aller-retour sur l'esplanade et dû faire me garer, et point, j'avais mon permis. Donc j'étais pas tout à fait idiot, et je savais que c'était quand même... [léger] hein, voilà. **Du coup vous avez repris des leçons ?** Non, non j'en ai pas repris, mais comme ma femme conduisait, j'allais avec elle. À l'époque ça n'existait pas, mais j'ai fait de la conduite accompagnée avec elle. (M. D, Lille)

De leur côté, certaines femmes expliquent ne pas conduire parce qu'elles n'en ont pas ressenti le besoin ni vu l'utilité. Elles ont par conséquent contribué à perpétuer une dépendance féminine à la mobilité masculine.

Mes parents n'avaient pas le permis. Et je n'ai pas voulu passer le permis. J'ai toujours habité à Lesquin. J'ai vécu jusqu'à 30-34 ans chez mes parents rue Pierre Curie à Lesquin. A 34 ans j'ai habité dans la maison de ma marraine [à Lesquin]. Et puis j'ai pris mon indépendance. J'ai passé 30 ans avec le même homme, Jacques, sans se marier, sans se pacser, dans cette maison [à Lesquin]. Lui il avait le permis. (Mme K, Lesquin)

Un préjugé sexiste, particulièrement commun chez les messieurs, mais pas seulement, prétend que parce qu'elles conduisent moins, les femmes conduiraient moins bien.

Maman a eu son permis à une cinquantaine d'années, mais elle a dû conduire 2 ou 3 fois, et il valait mieux. Elle avait pris la voiture de papa, elle est rentrée dans un petit muret et elle a pris une autoroute à contre-sens. (M. E, Roncq)

Moi c'est mon père qui avait le permis, ma mère était tellement nerveuse que ça aurait été un carnage. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

Ma mère avait passé son permis quand je devais avoir une dizaine d'années. Elle a conduit un tout petit peu, mais mon père ne l'incitait pas à le faire. Et alors, tout à fait bêtement, elle a eu un accident : un vélo qui est venu se jeter sur elle, elle n'était pas en tort du tout. La personne n'a pas été blessée ni rien, mais ça l'a traumatisée, elle n'a plus jamais voulu conduire du jour au lendemain. Et mon père ne l'a jamais incitée. Donc ma mère allait à l'époque en vélo. Je me souviens on faisait tout à vélo, toutes les deux. Puis quand mes parents ont été sur Lille, et que j'allais passer mon permis, je me souviens les gens lui disaient : « allez, tu devrais reprendre des leçons ». Mais non. (Mme L, Frelinghien)

6.2 – Entre machisme et auto-dévaluation féminine

Pour analyser la situation, on peut commencer par signaler une évidente auto-dévaluation féminine qui contribue, au moins autant que le machisme assumé, à la susciter.

Mes 2 parents avaient le permis. Ma mère était née en 1901. Elle avait eu un petit accrochage étant jeune... elle venait d'avoir le permis. Elle devait avoir 25 ans ; et elle a dit « je ne conduirais plus jamais ». (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Vous Madame vous n'avez jamais conduit c'est ça ? Non, j'ai jamais conduit, non. **C'était un choix de votre part ou bien... ?** C'était un choix de ma part, parce qu'il y a des années j'suis partie avec mes parents en voiture en Allemagne. Et quand j'ai vu comment c'était sur les routes j'ai dit : « euh non moi je ne conduis pas, je ne saurai pas faire ». Il faut regarder ci, il faut regarder là. Il faut être vigilant. Et ça je n'ai pas voulu. Donc je n'ai jamais conduit. Bon c'est peut-être un tort que j'ai eu, mais bon... (Mme Z) **C'est un choix.** Oui c'est un choix mais après on est handicapé (M. Z). **Vous l'avez regretté ?** Des fois oui. Mais bon j'aurai dû le regretter à l'époque, quand j'étais jeune. (Mme Z, La Bassée)

Je ne voulais pas conduire, je n'aime pas la voiture. Mon père m'a obligée à avoir mon permis de conduire. Mes frères et sœurs ont eu leur permis à 18 ans. Et l'auto-école est arrivée dans la cour de la ferme : « Annie, prend ça, et tu conduis. ». J'avais pas le choix. J'avais 20 ans. **Il voulait que vous soyez autonome ?** Oui, tout à fait. Déjà ma mère ne savait pas rouler en vélo, alors il disait : « Si je meurs ta mère elle pourra plus bouger alors voilà ». (Mme V, Lambersart)

Un accident ou même un simple accrochage a pu décourager certaines femmes de conduire. Et celles qui ont surmonté leurs appréhensions font mention du rôle encourageant des hommes de leur entourage.

Je rentrais vers la maison, et [un voisin] sortait sa voiture donc il ne m'a pas vue arriver et il m'a tamponnée. Il m'a tamponnée, et il a dit : « Ah mais vous êtes en tort ! Vous êtes ci, vous êtes ça. ». Moi je dis écoutez, mon père habite à la ferme, venez. Ils se connaissaient parce qu'il était marchand de lait. Puis je dis à mon père : « Jamais plus je conduirai, jamais plus, jamais plus. ». Mais il me dit : « Mais t'es pas en tort, c'est lui qui est en tort. Il n'a pas marqué le stop. » Mais j'ai été un long moment sans conduire, ah ça m'a marqué. Et puis quand vous avez depuis 2 - 3 mois le permis vous êtes pas sûre de vous. **Au final aujourd'hui, ça vous est utile.** Au bah oui, puis pour aller travailler après je me suis aguerrie quand même. Je n'ai jamais eu d'autre accident. (Mme V, Lambersart)

Mon père a arrêté de conduire parce qu'il avait la silicose. C'est pour ça qu'il a obligé ma sœur à passer le permis. Il a dit : « Quand je ne pourrai plus conduire, au moins il y aura quelqu'un qui reprendra la voiture ». (Mme Z, La Bassée)

Moi j'ai beaucoup pris les transports en commun étant plus jeune car habitant Tourcoing, à 16 ans on prenait le «Mongy» avec ma copine. Puis quand j'habitais sur Lille je faisais tout à pied. Quand je suis allée en Fac à Villeneuve d'Ascq il n'y avait même pas de métro à l'époque. Donc autant vous dire que les bus arrivaient hyperbondés. (Mme L) Le déclic c'est le jour où je me suis brûlé la jambe. Là je lui ai dit : « tu imagines j'ai un accident... toi tu te retrouves sans rien. Donc tu vas t'inscrire ». Elle a passé le permis, elle l'a eu, et puis voilà. (M. L, Frelinghien)

Certaines femmes abandonnent la conduite faute de pratique. Une longue période sans conduire, le plus souvent parce que le conjoint a pris l'habitude d'être au volant, est préjudiciable aux femmes qui hésitent ensuite à s'y remettre.

Mes deux parents ont eu le permis. Mon père avait 18 ans et ma mère une vingtaine d'années. Elle n'a pas conduit pendant longtemps. Elle a reconduit quand mon père est tombé malade. Mon père avait offert une voiture à ma mère dans les années 50. À l'époque c'était une exception. Mais elle a vite demandé que ce soit ma sœur qui conduise. Après 40 ans sans conduire, elle a trouvé que le rythme était beaucoup trop rapide par rapport aux années 1925. C'est ma sœur aînée qui a pris le relais. (M. M, Bondues)

Il existe heureusement des contre-exemples au tableau hautement genré que les témoignages nous amènent à brosser du rapport à la voiture. Plusieurs femmes ont le mérite d'avoir appris à conduire sur le tard, quand le besoin s'en est fait sentir.

[L'arrêt de conduite] c'est ma mère qui en le plus souffert. Mon père a passé son permis à 40 ans. Ma mère a conduit très très jeune, c'est toujours elle qui conduisait, pour partir en vacances tout ça. C'était la seule à avoir le permis dans la famille. (Mme H, Lambersart)

Mon père avait le permis. Et ma mère a passé son permis à 64 ans, quand mon père est décédé. (Mme B, Lille)

Est-ce que vous avez le permis de conduire ? Oui. Je l'ai eu à 49 ans, en 1987. **Pourquoi ?** Parce que ma fille avait 18 ans, et que mon mari m'avait laissée. Alors ma fille elle m'a dit : « Maman, passe ton permis avec moi ». Moi je lui dis : « oh non Nathalie pour quoi faire je n'en ai pas besoin pour aller travailler » – je travaillais pas loin au collège – alors elle me dit : « mais si, mais si ». Bon j'ai été contente, j'ai tout eu du premier coup. Et ça m'a bien servi pour les enfants, mais je n'aime pas conduire. (Mme F, Armentières)

Le permis, vous l'avez eu à 18 ans ? Oh non, à 50 et quelque... c'est aussi quand j'ai appris à nager : une volonté de ne pas finir bête. Et puis on a assisté à un gros accident en allant en vacances en Bretagne. Un fermier... Un refus de priorité à droite, et les jeunes qui étaient dans la voiture... Oh épouvantable. Il y avait un pauvre curé qui était sur le trottoir... fauché. Alors je me suis dit : « il faut que je conduise, je veux être maître de moi-même ». (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Si plusieurs femmes ont eu ce mérite d'apprendre à conduire tardivement, il n'en reste pas moins que le prestige associé à la conduite automobile revient aux hommes. La conduite comporte un enjeu symbolique et identitaire fort, qui ne concerne qu'eux.

Avez-vous le souvenir d'un évènement majeur en tant que conducteur ? C'est de faire beaucoup de kilomètres en tant que VRP. Je reste un garçon, donc nerveux. Je râle facilement. Mais ma conduite s'est assagie aujourd'hui. Ma femme me sensibilise à me détacher de la voiture. Si ça ne tenait qu'à moi j'aurais encore une belle bagnole. (M. A, Lille)

Mon compagnon, il aime sa voiture. Les hommes sont névrotiques par rapport à leur voiture bien souvent. Même mon père, qui était un homme extraordinaire parce qu'il n'était pas très homme-homme dans ce goût-là. Bon, mon compagnon me prête le volant... mais je suis toujours un peu stressée en me disant : « mon dieu si je fais une grippe, c'est le pire ». (Mme C, Lille)

Les mises à l'écart de la conduite automobile dont ont été l'objet certaines femmes, vaut aussi pour la possibilité de monter sur un vélo.

Un vélo, j'en voulais un comme toutes les petites filles de mon âge. Mais, mes parents m'ont presque mise sous cloche, ils ne voulaient pas que j'en ai un parce que j'étais la petite dernière. Du coup je n'ai jamais su monter sur un vélo. (Mme O, Roubaix)

Au fond, on peut retenir de ces récits que la génération des baby-boomers se pense volontiers dans le cadre normatif du couple. Cette particularité – qui caractérise sans doute moins les plus jeunes générations – a une conséquence majeure : celle d'une relative impréparation à vivre l'un.e sans l'autre, donc à la vie de veuf ou veuve. L'impréparation féminine à une mobilité sans conjoint fait écho à une autre impréparation, l'impréparation masculine à une vie domestique sans conjointe.

Les petites courses il y en a que vous faites à pied ? Non. Jamais. Il y aurait une charge et je marche quand même moins bien. (Mme T) **Même la boulangerie ?** Non. Moi je le faisais avant. Il y a encore un an avant que j'ai ces problèmes [de santé]. J'allais à pied chercher le pain à Sainte Rictrude. Avec le chien on sautait les haies, et puis on revenait. C'est la seule course que je sais faire d'ailleurs. J'aime pas beaucoup les courses. (M. T) Ah non il ne les a jamais faites les courses... (Mme T, Ronchin)

7 – COMMENT EN VIENT-ON À ARRÊTER DE CONDUIRE ?

7.1 – Quand vieillir est synonyme de santé dégradée

Nous l'avons vu précédemment, certaines personnes ne se voient pas vieillir. Elles ne se rendent pas compte qu'elles adoptent des attitudes accidentogènes au volant. Intéressons-nous maintenant à celles qui s'aperçoivent des effets de l'âge sur leurs corps. Comment continue-t-on à conduire quand on réalise que sa propre santé se dégrade ? Bon nombre de personnes âgées réduisent assez spontanément leurs vitesses au volant et se méfient davantage d'elles-mêmes.

Avec l'âge les vitesses tout ça on ne fait plus. Maintenant on se dit que quand on part, on a le temps. (M. P, Roubaix)

Vous m'avez dit que vous rouliez moins vite depuis quelques années... Je vais un peu moins vite aujourd'hui. C'est un peu la peur de se faire gauler. Mais ça n'est pas la peur proprement dit de la vitesse. (M. Ö, Sequedin)

Quand on part dans le Vaucluse avec les amis, on change de chauffeurs. On est parti à deux voitures et y avait deux chauffeurs par voiture. On ne fait pas d'imprudences, pas à notre âge. Ça c'est depuis la retraite. (M. P, Roubaix)

Différentes limites physiques surviennent au fil des ans. Tout d'abord, la vieillesse se caractérise par une fatigue latente et générale et une moindre résistance. Cette endurance moindre pousse les personnes âgées à hésiter à prendre la route sur de longues distances.

Ma femme a des phlébites, du coup on est limité dans nos déplacements : l'avion et le train interdit. Et pour la voiture on ne peut plus faire de très longues distances.(...) pas plus de 400km pour les phlébites (M. G). Et tous les 200km je dois marcher entre une demi-heure/ trois quarts d'heure. C'est comme ça. Pour d'autres c'est bien pire. On se console comme ça (Mme G, Lompret).

On part en vacances. C'est moi qui conduis, je peux encore. **Vous allez jusqu'où ?** L'année passée sur la côte d'azur. Mais il va falloir mettre des limites car je fatigue un peu. La volonté y est, mais pas les capacités... J'ai diminué. J'ai de la famille à Nevers, quand j'y vais il faut que j'arrive avant la nuit. (M. J, Templemars)

Tous ces dos d'ânes... pour moi qui ai des maux de dos, ce n'est pas simple. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

On roulait beaucoup de nuit quand on allait en Dordogne. Là on va faire rouler de nuit, c'est plus fatiguant. Ce n'est pas tant un problème de vision. C'est plus un côté fatigüe. Depuis 2 ou 3 ans. (M. E, Roncq)

Nous n'avons posé aucune question d'ordre médical. C'est donc spontanément que les personnes ont évoqué leur santé comme problématique ou non. La principale limite physique évoquée, presque systématiquement, est liée à des problèmes de vision nocturne.

Ça vous arrive de conduire la nuit ? Oui, bien sûr. Quand on va chez nos enfants, on revient toujours la nuit ou le soir tard. Il faut faire tout le contournement par l'ouest de Paris de nuit. Donc la conduite de nuit n'est pas un problème. Mais... mais on vieillit. Et ce que je dis aujourd'hui ne sera peut-être plus vrai dans un an ou deux, forcément. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

Depuis quand vous faites attention à ne conduire que de jour ? Au moins une dizaine d'années. Quand vous travaillez toujours de nuit, eh bien rouler la nuit, ce n'est pas un problème. Mais maintenant, ça ne serait même plus la peine [d'essayer]. (M. Z, La Bassée)

Des personnes font le constat qu'elles apprécient de moins en moins conduire de nuit. Il est intéressant de pointer que certaines relient davantage ce changement à des évolutions de comportements vestimentaires (de piétons, de cyclistes) qu'à l'évolution de leurs propres capacités visuelles.

J'évite de conduire de nuit. C'est dangereux... mais aussi, ces cyclistes qui roulent sans éclairage !

Franchement, ils sont inconscients. Ils comptent entièrement sur les autres pour être vus ! De toute façon, je n'ai jamais vraiment conduit la nuit. Quand on allait dans le sud avec ma fille, on faisait 4 étapes. Pour ne pas conduire de nuit. Hier soir, j'ai regretté d'être partie si tard et de rentrer de nuit sous cette tempête. Je me suis retrouvée [à conduire] dans le noir et sous la pluie... oh la la. Il faut faire attention la nuit. Je ne sais pas pourquoi, les gens s'habillent de plus en plus en noir. Ils s'habillent avec des vêtements sombres. Au moins, quand il y en a un qui a des baskets blanches, je le vois. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Les difficultés de vision de nuit sont redoublées en cas d'intempérie. La pluie nocturne, qui contraint de mettre les essuie-glaces et qui accroît les phénomènes d'éblouissement est particulièrement redoutée.

J'ai mis ma première paire de lunettes il y a un an ou deux. Quand il fait nuit et qu'il pleut, ma vue n'est plus aussi perçante qu'avant. Je ne vais pas faire 500 km de nuit quand il pleut, la nuit particulièrement. Et quand je conduis le jour, ce sont les zones d'ombre, dans les tunnels [qui me posent problème]. Mais je n'arrive pas à ralentir. (M. M, Bondues)

Le soir, les phares, ça me fatigue. Et sous la pluie, je vais moins vite. (Mme F, Armentières)

Ces limites physiologiques contribuent à placer des barrières spatiales invisibles qui atrophiaient le rayon d'action spatial des personnes vieillissantes.

J'aimerais bien aller voir mon fils plus souvent, mais lui il travaille, et c'est évident que s'il avait un poste dans la Somme ou un peu plus près on y serait plus souvent et on prendrait la voiture. Là ça fait quand même à 600km. Et je ne vois pas clair la nuit donc j'évite. (Mme C, Lille)

Les itinéraires sont, eux aussi, redessinés eu égard à ces contraintes physiologiques de vision. Ils privilégient les autoroutes au détriment des routes nationales ; les routes mieux éclairées au détriment des routes plus sombres.

Donc vous faites attention à ne pas conduire la nuit... C'est venu de façon progressive. S'il faut on le fait encore : sur l'autoroute ça va. C'est plutôt les routes départementales et nationales où vous avez pas mal de phares dans les yeux. Et ce que je trouve embêtant, dans Lille aussi, c'est que vous passez d'une zone bien éclairée à... tout de suite après... une zone non-éclairée. Et ça je trouve qu'il faut quand même un petit moment d'adaptation. Moi, je trouve ça dangereux. Moi j'ai déjà signalé aussi que les panneaux en hauteur qui indiquent la route sont mal éclairés le soir. Et je trouve que ça c'est un défaut aussi. (M. I) Et puis tous ces passages piétons qui ne sont pas éclairés. On doit redoubler d'attention. Le problème c'est qu'il y a des personnes qui s'engagent sans regarder. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

Proposition : Alors que nous avons recueilli un grand nombre de témoignages relatifs aux problèmes de vision, on peut s'étonner de n'en avoir recueilli aucun relatif aux problèmes auditifs. Il y a sans doute un point de vigilance à signaler. Une sensibilisation aux évolutions de l'audition et de ses conséquences sur la conduite automobile des personnes âgées, manifestement moins conscientisées sur ce point, serait sans doute pertinente.

Il peut y avoir un lien étroit entre des difficultés de visions et une baisse d'attention sur la route. En effet, la baisse de vision accroît les besoins de focalisation. La baisse de vision a donc des conséquences directes sur les réflexes qu'un conducteur doit avoir.

Il faut vraiment dire à la MEL qu'ils se décident... soit des zones 30, des zones 40 ou des zones 50 km/h. Sur 15 mètres on passe de 40 à 30 km/h ! (M. D) Moi je vois quand je vais à Chérengh j'estime que je suis dangereuse s'il y a un enfant qui joue en bas. Je passe mon temps à... [vérifier] parce qu'il y a un millimètre sur mon cadran. Il devrait n'y avoir que des voitures où on sait qu'on est à 51, 49 avec des gros chiffres digitaux. Au moins, on voit. Mais là... c'est un millimètre entre le 50 et le 55 ou 60. Alors je passe mon temps à faire attention, et je ne suis pas [attentive] à la route parce que je pense à regarder mon cadran jusqu'à un millimètre près je risque d'avoir une amende. Alors je fais attention. (Mme D) Moi, je mets le GPS parce qu'il me donne ma vitesse de façon beaucoup plus précise que le compteur. (M. D, Lille)

Avant quand on partait en vacances on faisait d'une seule traite, et souvent de nuit. Aujourd'hui nous faisons la descente vers le Tarn en deux jours. On fait un arrêt à Châteauroux à peu près en milieu de route. Avant on partait à 3h du matin, pour avoir passé Paris à 5h. Maintenant je pars à 10h pour avoir passé Paris à 12h. C'est différent. Ça fait 4 ans qu'on fait comme ça, c'est l'âge tout ça... Et puis la conscience qu'en vieillissant on n'a plus les mêmes réflexes. C'est plus cet aspect-là des choses. (M. D, Lille)

Les nouvelles sources de distraction sont aussi redoutables pour les personnes âgées que pour les plus jeunes. Elles doivent tout autant s'astreindre à une auto-discipline frustrante lorsque le téléphone sonne.

Et sur le téléphone vous avez des applications ? Oui j'ai des applications mais je ne prends pas le téléphone en voiture. On a chacun un portable mais si le mien sonne, je le donne à ma femme. Je suis extrêmement sérieux à ce niveau-là, sur les longues routes, la distraction, elle est vite arrivée. (M. D, Lille)

Une baisse de motricité fine contribue aussi à la diminution des réflexes du conducteur. Avec l'âge, l'empâtement du véhicule devient plus difficile à estimer, les distances et les vitesses plus complexes à évaluer. Cela a des conséquences sur les choix de stationnement.

Je me méfie car avec l'âge on est moins subtil. On maîtrise moins les distances, on tourne moins vite la tête. Je ressens ça depuis 2 ou 3 ans. Je conduis moins vite et paradoxalement je me suis fait prendre en excès de vitesse pour la première fois de ma vie. Je me méfie de moi-même. Psychologiquement il faut que je me prépare car j'ai moins le gabarit de la voiture en tête. Donc j'ai des plus petites voitures. Je regarde beaucoup ce qui se passe autour quand je conduis. Je suis très attentif à l'environnement, peut-être un peu trop car je suis moins vigilant sur la route. C'est pour ça que je ne suis qu'à moitié confiant avec le scooter. (M.A, Lille)

[Avant, mon mari] savait manœuvrer avec sa caravane, je ne sais pas comment il faisait. Il faisait bien, il amenait vraiment la caravane là où il fallait avec un tout petit à-coup. Là, notre nouvelle voiture il l'a accrochée bêtement en rentrant dans le garage. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Oui c'est un peu plus difficile de se garer. Parce que [mon mari] a moins de mobilité aussi, pour se retourner et bien voir l'encombrement de la voiture. **C'est depuis quand ces difficultés ?** C'est récent. Quelques années. (Mme T, Ronchin)

Aujourd'hui, je ne sais plus faire un créneau. Bon, je n'ai jamais aimé faire les créneaux. Mais pour tourner [le volant] c'est difficile. Je préfère ne pas me casser la tête pour me garer. Enfin c'est aussi bien de ne pas vouloir se casser la tête à vouloir se caser [entre deux autres voitures]. Je vais me garer plus loin (M. S, Lomme)

Avant, on allait au parking du Nouveau Siècle. Il est plus grand pour mettre la voiture... (M. Ö, Sequedin)

Sur la route, le comportement des autres usagers est de plus en plus mal anticipé. L'autre constitue une variable qui tend à surprendre ou à inquiéter les personnes âgées.

On a des difficultés pour rouler quand il y a beaucoup de monde sur la route... avec des gens qui slaloment de droite à gauche. On l'a fait quand on était jeunes. Mais maintenant, on a un style de conduite un peu plus réservé. On roule plus calmement, un peu moins vite. Même si on a des voitures de plus grosse cylindrées aujourd'hui. Bref, le monde, c'est difficile. Quand j'allais travailler à Wasquehal, il y avait déjà beaucoup de circulation sur les routes. Mais maintenant ça devient l'horreur... à n'importe quelle heure. (M. Ö, Sequedin)

Moi je trouve qu'on est de plus en plus nombreux sur la route, que les gens roulent de plus en plus comme des sauvages. Moi c'est pour ça qu'un jour j'arrêterai [de conduire]. Lille [en voiture] me fait peur. (Mme C, Lille)

Pour faire face à ces multiples difficultés, on voit parfois se mettre en place des tactiques de partage des tâches au sein du couple, à l'image de la parabole de l'aveugle et du paralytique, chacun prend en charge sa part de la conduite automobile.

Là j'ai envie de reprendre quelques leçons parce qu'il arriverait quelque chose à mon époux... il faut que je puisse aller à l'hôpital pour le voir. **Vous envisagez de reprendre quelques leçons...** Ah oui oui. **Et vous disiez que de temps en temps votre mari conduisait quand même, même si vous le lui interdisez.** Non je ne lui interdis pas. Conduire, c'est son seul plaisir. Mais je ne suis pas trop rassurée. **Du coup il conduit seul ou vous préférez monter avec lui ?** Avec lui. Parce que moi je lui 'dis' le code de la route, hein, [elle lui lit les panneaux]. **Et quand vous dites que vous n'êtes pas rassurée c'est parce qu'il y a eu des signaux d'alerte ?** Ah oui, il m'a fait peur il y a un mois ou deux au rond-point. Remarquez la voiture qu'il n'avait pas vue elle était cachée par une camionnette. Mais bon moi je l'ai vue et j'ai freiné à côté de lui... sans que rien

[ne se passe]. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Mon conjoint est tombé malade en 2011 et il a arrêté de conduire complètement en 2014, parce que fin 2013 il a été mis sous oxygène. Bon, il se déplaçait avec ses bouteilles. Il conduisait et moi je tenais sa petite bouteille d'oxygène entre les jambes pour ne pas qu'elle bouge. Il y avait les tuyaux entre nous. Il conduisait mais j'ai senti assez vite qu'il n'était pas à l'aise. Donc pour moi qui n'étais pas à l'aise en voiture c'était encore pire. Et je me disais que si jamais il n'était pas bien et qu'il faisait un malaise, moi ne sachant pas conduire... qu'est ce que je pouvais faire, à part tirer le frein à main je ne savais rien faire. Lui-même il s'est rendu compte que c'était dangereux donc l'été 2014 il a arrêté de conduire. (Mme O, Roubaix)

Proposition: des programmes de remise à niveau pour personnes ayant le permis mais n'ayant plus conduit depuis longtemps mériteraient d'être généralisés et subventionnés. Ils peuvent permettre à des conjointes de ne pas rester dépendantes de la santé et des facultés à la conduite des maris.

Les capacités des personnes âgées diminuent inexorablement alors que les contraintes qu'impose un déplacement restent relativement identiques d'année en année. Cet écart croissant et irréductible contribue à l'attrition des rayons d'action des personnes âgées quand rien n'est mis en œuvre pour leur faciliter la mobilité. La réflexion de M. Ü semble le confirmer.

Je fais partie de la commission des usagers du centre gériatrique de Wasquehal. Il y a eu un questionnaire adressé aux individus et aux familles sur les façons de rejoindre l'établissement. Et les résultats montraient qu'il y a eu une dégradation ressentie. Alors que globalement, rien n'a vraiment changé... on y va le plus souvent avec le tramway. Il n'y a pas eu de dégradation [objective de l'accessibilité]. Mais comme les personnes entrent en maison de retraite de plus en plus âgées, eh bien, les 700 ou 800 mètres à parcourir depuis le Mongy, ça devient une contrainte de moins en moins supportable. Notre enquête montrait un recul de l'accessibilité de l'établissement alors que l'accessibilité n'a pas changé. Ça veut dire qu'en vieillissant, on vit les choses différemment. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

7.2 – Quand il y a addiction, comment se résoudre à arrêter de conduire ?

Nous avons précédemment évoqué le cas de Mme X, qui souhaite racheter une voiture neuve à 87 ans. Cette personne ne se sent vivante qu'avec un volant entre les mains et ne parvient pas à imaginer s'en passer ; quand bien même tous les déplacements qu'elle décrit comportent-ils des alternatives en transports en commun.

Donc vous partez vivre en maison de retraite... ça va se passer comment avec la voiture ? J'ai décidé de continuer à conduire. D'ailleurs, c'est plus simple et puis j'en ai besoin de ma voiture, pour aller au patchwork aux Rouges-Barres, pour faire les courses. Bon, à la maison de retraite, il paraît qu'il y a une navette pour aller à Intermarché. Mais une seule navette pour 80 personnes, c'est pas possible ! Moi, tant que j'ai ma voiture, je prendrai ma voiture. D'ailleurs regardez, la semaine prochaine, j'ai 6 rendez-vous à Croix, chez mon dentiste. Et puis mon médecin est ici [à Villeneuve d'Ascq], à la maison médicale. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

En effet, la voiture, pour certaines personnes, fait figure d'élixir de jouvence. Symboliquement, et bien au-delà des besoins objectifs de mobilité, son usage relève du vital, au risque de produire des formes d'addictions.

J'ai 87 ans, mais je crois bien que je vais quand même acheter une dernière voiture. Vous savez, moi je vais bien tant que je peux prendre ma voiture. [En voiture], je sais là où je vais... Je suis bien comme ça, tant que je conduis. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Ce parti pris « pro-voiture » comporte des risques qui peuvent accroître l'accidentalité des personnes âgées. Nous avons déjà mentionné que les petites citadines, au 4^{ème} âge, sont

vantées pour leur plus grande maniabilité. Mais cet avantage comporte un risque réel de sous-estimation des dangers de la route.

Mon père a dû passer le permis vers 21 ans. Je ne sais pas. En tout cas, il était fier de conduire. Mais il était réaliste aussi. Quand il a vieilli, il avait une grosse voiture... et il a dit : « maintenant, je prends une 2CV, je me fais vieux ». Il avait dans les 70 ans. Il a conduit jusqu'à la fin. **Donc il a pris une plus petite voiture, moins encombrante...** C'est surtout qu'avec une 2CV, on ne peut pas créer un accident bien grave ! Il n'y a pas de risque. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Mme X s'imagine qu'une petite voiture n'est pas dangereuse. Par ailleurs, les voitures automatiques, elles aussi vantées pour leur plus grand confort de conduite, peuvent donner lieu à des prises de risques en montagne.

Et puis au moins, avec une 2CV, vous avez un frein moteur. Moi, je ne me sens pas toujours maître de ma C1. Parce qu'elle est automatique. Elle ne connaît pas le frein moteur. Au moins, avec un levier de vitesse, on est maître de sa voiture. Moi, par exemple, je ne monte plus le col du Télégraphe. Bon, finalement, cette fois je vais en vacances en train. Mais si j'étais partie en voiture, mon neveu serait venu me chercher à St Michel de Maurienne. Parce que le col du Télégraphe, je ne le monte pas avec ma C1... enfin surtout, je ne le descends pas ! (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Enfin, les personnes âgées peuvent s'estimer exonérées de certaines règles du code de la route de par leur âge. Elles peuvent tenter de faire de leur âge un privilège, une sorte de droit d'aînesse. Mme X, toujours, nous explique fièrement avoir été verbalisée pour excès de vitesse à 85 ans.

J'ai eu un PV pour excès de vitesse il y a 2 ans. Mes neveux se sont bien moqués de moi... C'était à Montreuil. Bon, mais quand même... j'étais juste à 2 ou 3 km/h au-dessus de la vitesse autorisée, hein... (Mme X, Villeneuve d'Ascq, 87 ans)

Quand l'âge fait autorité pour relativiser le risque, on est au seuil de l'irresponsabilité. Parler « d'addiction » à la voiture pour qualifier les pratiques de certaines personnes âgées peut paraître fort et sembler excessif, sinon exagéré pour désigner un comportement de mobilité si banal. Pourtant, la perspective d'être un jour privé de voiture nous conforte dans l'emploi de ce terme.

Nous la voiture, on ne pourrait plus s'en passer. (M. G, Lompret)

[Mon compagnon], lui, il est vieux, il a 10 ans de plus que moi [mais] il ne se voit pas sans sa voiture. Il pourrait dormir dans sa voiture. [Il préférerait abandonner sa maison plutôt que sa voiture]. Oui... il dormirait dans sa voiture. Il est plus dans la négation [de la réalité des choses]. (Mme C, Lille)

Là je sais très bien que j'aurai de gros problème le jour où je ne pourrai plus conduire. **Ah oui ? Parce que la voiture vous l'utilisez beaucoup ?** Oui, je fais 20 000 Km/an. **Et vous diriez que la voiture est indispensable aujourd'hui ?** Oui, parce que je ne me vois pas partir en Haute-Savoie en transports en commun, ça ne serait pas possible. (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

Ma fille voulait me racheter ma voiture parce que son gamin a eu le permis. J'ai dit : « Non, c'est ma voiture, je la garde. C'est peut-être la dernière, je l'ai achetée neuve il y a 4 ans, donc je la conserve ». Non, non, non. **Vous pensez qu'elle voudrait vous limiter dans l'usage de votre voiture ?** Oui, elle me dit : « t'en as pas besoin de toute façon. Quand tu vas chez [son autre fille] tu prends l'avion, on te dépose à l'aéroport, si tu vas chez [sa meilleure amie], c'est à la gare de Lille : soit il y a le tramway, soit on peut te déposer à la gare ; qu'est-ce que tu veux faire avec ta voiture ? ». C'est ma voiture. C'est tout ! Ils peuvent me dire : « t'as pas besoin de six chaises, t'en a besoin que d'une », je dirai : « allez, embarquez les chaises j'm'en fous ». Mais ma voiture c'est MA voiture. (Mme B, Lille)

Proposition : Ces témoignages montrent que certaines personnes présentent des signes évident de dépendance à l'automobile. Au fond, envisager d'acheter une voiture neuve à 87 ans, d'une certaine manière, ne serait-ce pas une façon de se sentir toujours bien vivant ? Si tel est le cas, il y aurait sans doute moyen d'accompagner les personnes âgées sur la voie du sevrage. Il s'agit d'une part, d'apprendre à vivre sans voiture plus tôt

et d'autre part, d'apprendre à vibrer, donc à se sentir « bien vivant », autrement qu'en ayant un engin à moteur entre les mains.

Pour ce faire, il peut être pertinent de redonner toute sa place à la marche y compris sur de longues distances (liaison entre deux bourgs) car la marche conserve une image très positive chez les personnes âgées.

D'importants aménagements sont à imaginer pour rendre la marche à la fois agréable et sécurisée au-delà du seul réseau urbain de trottoirs.

Avec les travaux, c'est pas facile d'aller à Mons en ce moment. **Et vous auriez pu faire autrement ?** Non. Je ne crois pas... Ah si, il y a le métro. **Et vous n'y avez pas pensé.** Non. **Vous avez des difficultés pour marcher, pour vous rendre au métro ?** Marcher ? Non. Non mais, vous savez... ma voiture, c'est important. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Redonner du lustre à la marche n'est pas gagné d'avance. Mais sans doute le smartphone peut-il, pour les personnes les plus dépendantes à l'objet technique qu'est la voiture, lui redonner une image de « modernité ».

Avec mon téléphone je suis content car je vois le nombre de pas [que je fais] dans la journée, c'est comme un jeu. (M. M, Bondues)

Pour les plus longs voyages, pendant les vacances, des alternatives existent et des pistes sont sans aucun doute à explorer du côté de l'intermodalité afin d'être petit à petit moins dépendant du tout automobile. Si l'intermodalité tend le plus souvent à complexifier le déplacement, mentionnons qu'elle peut aussi le faciliter lorsqu'on sollicite le taxi ou la voiture de location.

[Quand on part en vacances en Dordogne] pourquoi on ne prendrait pas le train ou l'avion jusqu'à Bordeaux, puis on louerait une voiture sur place ? La location, on ne l'a jamais fait (M. E). Le problème, c'est que quand on va en Dordogne on a beaucoup d'affaires à transporter, donc en avion on ne peut pas. (Mme E, Roncq)

Les hommes seraient-ils moins bien préparés que les femmes à la démotorisation ? Des témoignages le laissent penser, ce qui plaide en faveur d'une dépendance masculine plus grande à la voiture. Parmi les messieurs, certains ont conservé une activité quasi-professionnelle bien au-delà de leur retraite. Souvent dans le cadre associatif, ils ont conservé des responsabilités et ont un emploi du temps contraint. Cette quasi-activité les rend plus vulnérables sur un point : ils sont moins bien préparés que leurs conjointes à la perspective d'une vie sans voiture.

Je suis à la retraite mais j'ai des implications associatives sur le valenciennois, le douaisis, sur Lille qui impliquent des déplacements réguliers. Pendant la période non-scolaire, ça m'occupe un mi-temps. Une voiture est indispensable. Bon, en vieillissant... je serai sans doute de moins en moins dans les impératifs de gestion des activités ou de présidence de structures ou d'établissements associatifs. Mais aujourd'hui, j'ai besoin de mon autonomie [automobile]. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul, 72 ans)

Vous m'avez dit que vous étiez pas mal engagés dans des associations. Sans la voiture ça serait possible ? On serait très très embêtés. Je suis président d'une association qui gère un atelier protégé de 70 personnes. (M. I) **Est-ce que c'est quelque chose dont vous discutez ensemble le fait de devoir arrêter de conduire ?** Moi je lui ai déjà dit : « Toi, t'es moins préparé que moi ». Mon mari a du mal... [à se faire à l'idée] (Mme I). Oui, moi il faut que je sorte (M. I). Si un jour on devait vivre sans voiture, on ferait appel à notre fille pour les courses. C'est que... il n'y a plus de boulanger qui passe dans les villes. C'est fini ce temps-là (Mme I). Il y a encore un marchand de poissons qui passe encore. (M. I) Après on pourrait toujours se faire livrer, je ne me suis pas renseignée. Mais on aime aller chez les artisans, rencontrer les gens, manger de bons produits (Mme I). Mais à Auchan, si tu n'as plus de voiture, tu peux encore y aller en bus (M. I). Tu me vois revenir avec des paquets ? Enfin ! [en colère] (Mme I) Tu n'as qu'à faire deux ou trois voyages. (M. I) Grrrr [Moue dépitée du manque de réalisme de son mari]. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

Vous projetez de conduire encore [malgré l'accident] ? Oui j'ai un copain de 94 ans qui conduit encore. Tant que j'ai les capacités pour... Mais je ne veux pas être un danger public. **Mais comment sait-on si on peut encore conduire ?** C'est le docteur qui doit le dire. Ah oui c'est à lui de le dire... (ironique ; car lui-même n'écoute pas beaucoup les conseils de son médecin) (M. M, Bondues, 83 ans)

Proposition : Ces phénomènes d'addiction à la voiture posent un véritable problème à l'heure où les générations du baby-boom s'apprêtent à entrer dans le 4^{ème} âge. Il est probablement temps, à l'échelle nationale, d'introduire un débat citoyen sur les modalités de contrôle régulier des aptitudes à la conduite. Certains pays, parmi nos voisins (la Suisse par exemple), ont mis en place des tests tout au long de la vie, à échéance régulière et au sein de toute la population ayant le permis de conduire². Ces tests médicaux, tant sensoriels, kinesthésiques que cognitifs, sont dits « spécifiques » dans la mesure où ils ne visent qu'à déterminer l'aptitude à la conduite. Exiger de passer un test à partir d'un certain âge, quel qu'il soit, comporte une dimension discriminatoire qui est problématique. C'est la raison pour laquelle c'est souvent l'ensemble de la population ayant le permis qui fait l'objet de tests. Mais leurs résultats sont « sanctionnants » et font l'effet d'une épée de Damoclès : plus on est âgé, plus on aborde ces tests avec crainte. La doctrine française est différente et consiste à s'appuyer sur la vigilance éclairée du corps médical. Elle est moins anxiogène mais elle suppose :

→ Que le médecin généraliste présume systématiquement qu'un individu puisse (encore) conduire même quand cela paraît des plus improbables. Et qu'il pense à en faire la demande explicite.

→ Une excellente coordination de l'ensemble des spécialistes que rencontre le patient.

→ Une possibilité, pour les médecins ayant des doutes sur l'aptitude à la conduite, de prescrire une consultation dans un centre d'examen *ad hoc*, ayant vocation à délivrer un diagnostic-sanction.

→ Une possibilité, pour les médecins ayant averti qu'un traitement était incompatible avec la conduite automobile, de faire signer une décharge au patient qui, dès lors, en prend acte.

C'est donc sur ces quatre points qu'une réflexion est à mener et que des avancées sont possibles.

Terminons en signalant que les personnes n'ayant jamais eu le permis de conduire ou ne conduisant plus depuis longtemps présentent d'étonnantes capacités de résilience.

J'en parle parfois avec ma sœur. J'ai fait : « Pourquoi t'as pas été à pied ? » bah... « j'ai la voiture » qu'elle me répond. Elle fait ses courses à Auchan Roncq et moi à Auchan city. Elle me dit : « je ne vais pas au centre ». Mais parce qu'elle pense voiture. Voilà, et je me dis le jour où elle va arrêter ça va être un manque. Oui, parce que les gens disent : « Oui on va perdre notre liberté. », mais non ils vont en retrouver une autre, c'est ça [qu'ils doivent comprendre]. Enfin je trouve. Et puis... il faut savoir s'adapter à ce qu'on peut faire, à ce qu'on nous offre. Et voilà. (Mme W, Tourcoing)

Passé 80 ans, il y a comme un air de revanche des personnes n'ayant jamais passé le permis. Elles se rendent compte combien le mode de vie qu'elles ont mis en place est bien plus adapté au quatrième âge et à une vie moins dépendante de la voiture. Le point de vue des personnes n'ayant pas eu le permis est plein de clairvoyance quant à la dépendance de leurs homologues ayant le permis.

Du coup, vous diriez que c'est peut-être mieux de s'arrêter de conduire suffisamment jeune ? Oh oui c'est mieux. Ça permet de mieux s'adapter, et de ne pas être dans le : « Ah c'est parce que je suis vieux [que j'arrête de conduire] ». Quand on en vient à arrêter de travailler, on devrait pouvoir changer de vie. Bon bien sûr ça dépend où on habite. Mais pouvoir [faire sans voiture], ça devrait faire partie du changement. (Mme W,

7.3 – Quelles tactiques sont mises en place ?

7.3.1 – Tirer sur la corde

Pour faire face à cette dépendance automobile qui se prolonge jusqu'au 4ème âge, bon nombre de personnes n'ont d'autre stratégie que d'attendre. Pour beaucoup de personnes issues de la génération des baby-boomers, la perspective d'arrêter de conduire constitue un tel traumatisme, que certaines personnes jouent la montre. Elles tentent de faire durer l'autonomie aussi longtemps que possible.

Moi de toute façon, tant que je sais encore conduire, je conduis. (M. N, Roncq)

On essayera de conduire le plus longtemps possible... parce que ça reste une certaine indépendance (M. I). Et puis pour pas perdre l'habitude. Mais un jour ou l'autre on ne pourra plus conduire, il ne faut pas se leurrer. (Mme I) Parce que je vais avoir 83 ans et toi 81 (M. I, Fâches-Thumesnil).

Mon père a conduit jusqu'à son décès. **Quelqu'un ou votre mère lui a fait une réflexion ?** Non non c'est venu de lui-même, il n'avait même plus la force de sortir la voiture et de tourner le volant. (Mme O, Roubaix)

Il y a quelque chose de paradoxal à s'astreindre à continuer de conduire pour... ne pas en perdre l'habitude. Certaines personnes pratiquent la politique de l'autruche, ce qui, comme on l'a vu, abouti potentiellement à des pratiques accidentogènes.

Comment aimeriez-vous que se passe cette transition [vers l'arrêt de la conduite] ? Jamais (rire). Comme papa. J'aimerais garder cette liberté jusqu'au bout. **C'est une question qui est abordée avec les enfants ?** Non, parce que on se dit : « pourvu que ça dure longtemps ». On n'en a jamais parlé. Parce qu'on a l'impression qu'on a toujours les mêmes capacités physiques et intellectuelles. Mais c'est une crainte de ne plus avoir cette liberté, d'être dépendant des autres. (M. E, Roncq)

Alors qu'on peut aisément savoir comment leurs parents ont arrêté de conduire, la façon dont les personnes interrogées envisagent un avenir sans voiture est un point bien plus complexe à aborder. La question relève bien souvent de l'Omerta.

Est-ce que vous avez parlé, par exemple avec vos enfants, de comment ça se passera dans quelques années si ça devient compliqué pour vous de conduire ? Non. Peut-être qu'on devrait en parler mais non. Non mais... c'est vrai (Mme Z). Et puis bon... tout va bien. (M. Z, La Bassée)

La génération des baby-boomers revendique de s'être culturellement construite sur l'idée d'indépendance. Par conséquent, le risque de dépendance constitue, plus particulièrement pour eux, le nœud du problème.

Qu'est-ce qu'il faudrait faire [pour vivre sans voiture] ? Compter sur les autres ? Bah non ! On ne peut pas... faut se débrouiller par soi-même. (M. N, Roncq)

La principale tactique mise en place par les personnes âgées pour faire face à ce qu'ils voient comme une menace consiste donc à tirer sur la corde. C'est-à-dire, à tenter de faire durer le temps de la conduite aussi longtemps que possible. Ce faisant, on compte sur l'entourage pour tirer la sonnette d'alarme lorsqu'il le faudra.

[Arrêter de conduire ?] Ce sera peut-être dans 10 ans ; ou alors quand je me rendrai compte que je suis vraiment un danger public pour la société. Parce qu'il y a des petits vieux qui sont des dangers quand même. Quand je vois ces personnes c'est probablement des personnes qui ont eu un traitement médical et qui effectivement ne se rendent pas compte qu'il y a des effets secondaires sur les réflexes, sur tout. Moi le médicament que je prends, je me suis rendu compte – c'est pour ça que j'ai ralenti les doses – que ça me donnait des nœuds d'estomac. Alors moi je préfère mettre un mois ou trois mois de plus dans le traitement, mais pas avoir mal comme ça. Parce qu'effectivement quand vous n'êtes pas bien au niveau de la santé, vous

êtes tendus et donc forcément vous faites des conneries. Donc, non, non. Je pense très honnêtement, qu'avec l'entourage que j'ai, on me fera remarquer si je fais des conneries. Parce qu'ils n'hésitent pas une minute, ça fuse. (Mme B, Lille)

7.3.2 – Quand 's'arrêter de conduire' est un événement planifié

La seconde tactique pour mieux négocier cette transition vers une fin de la conduite automobile consiste à la planifier. Elle est plus rare mais elle existe. Mme U, par exemple, pense qu'il faut arrêter de conduire à 85 ans, par principe, mais ne parvient pas à en convaincre son mari.

Non mais je crois que ça fait tard pour conduire encore à cet âge-là. [Mon mari] a 88 ans. On devrait s'arrêter, c'est limite. Moi je dis jusqu'à 85 ans on est encore bien, après... [non]. **Pour vous, il faudrait qu'il arrête... vous vous en êtes rendu compte, mais pas lui ?** Il s'en rend moins compte, oui. Et puis il est bien dans sa voiture. Oh et alors... il est lent dans ses réflexes. Et sur la route, il ne faut pas être lent. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Moi j'ai eu un exemple fabuleux qui était mon grand-père paternel. Un jour il m'a appelé il m'a dit : « Fabienne, t'as le permis – Oui – T'as pas de voiture ? – Non – Eh bien écoute, la voiture qui est dans mon garage, elle est assurée jusqu'à telle date. J'ai prévenu l'assureur que je te la donnais. Il y a le plein, il y a tout. Tu viens la chercher quand tu veux ». En 1982 il avait décidé qu'il ne conduirait plus. Il vivait dans un appartement et un jour il a dit : « Voilà, moi je vais aller à Tourcoing, il y a une Maison de Retraite où il y a des petits appartements reliés à la maison de retraite qu'il pouvait appeler en cas de problème ». Il avait tout calculé. Et un jour, quand il était dans ces appartements-là, il a dit : « là je peux plus, je vais aller dans la maison de retraite ». Il a tout fait dans l'ordre. Cet homme a pourtant souffert de démence vasculaire. Mais il avait tout fait pour ne pas poser de problèmes aux autres. (Mme L, Frelinghien)

Proposition : Au même titre qu'il est possible, aujourd'hui, de communiquer sur les donations-partage ou de faire de la publicité pour un contrat d'obsèques, il n'est pas impossible d'avoir un discours institutionnel quant au legs planifié du dernier véhicule à une date donnée. Cette solution permettrait sans doute de rendre plus irréversible des changements de comportement qui sinon, sont indéfiniment reportés dans le temps.

7.4 – S'arrêter du jour au lendemain, après s'être fait peur

M. W fait partie des personnes les plus âgées de notre enquête. Il ne conduit plus depuis déjà 22 ans. Il fait partie d'une génération antérieure à celle des baby-boomers. Il est intéressant de constater qu'il n'a pas hésité longtemps et qu'arrêter de conduire n'a pas été un drame pour lui. Il lui a suffi de se faire peur une fois pour prendre sa décision.

[M. W se repose sur un lit médicalisé installé dans le salon]. Il a 89 ans, il ne conduit plus, non. Il a arrêté de conduire vers 70 ans. Il n'était parfois plus capable, et on n'est pas tout seul sur la route. **Et vous avez revendu la voiture ?** En 1998 à peu près. Est-ce que vous pouvez me raconter comment cette décision s'est prise ? Alors, je vais vous faire rire... il est parti avec ma petite-fille faire des courses. Et puis, il a loupé un giratoire et il a pris le sens interdit. Alors ... « Papy ! Papy ! Le sens interdit ! – Ah bon y en a un ? – Mais oui ! – Trop tard, on est dedans » donc quand ils sont arrivés ma petite fille m'a dit : « Mamie ! Papy, c'est un vrai danger, tu te rends compte ! ». Et le deuxième truc qui a déclenché [la décision], c'est qu'on a monté la 'montagne' à Watten (la côte est à 10%). On était ensemble, et là j'entends la voiture qui broute. Je lui dis : « tiens il n'y a plus d'essence, qu'est-ce qui se passe ? fais gaffe quand même ! ». Puis il me dit : « Ah mais non, j'ai oublié d'accélérer ». Donc là on s'est posé la question, on s'est dit : « là... non ». Du jour au lendemain il a dit : « Non bin voilà. »... Ça s'est fait... limite en rigolant parce qu'il n'y avait pas eu de casse ni rien. Donc on a laissé la voiture et son fils l'a reprise. Ça s'est un peu fait comme une lettre à la poste, hein ! Sans [drame]... et puis il faut une fin à tout. (Mme W, Tourcoing)

D'autres personnes, moins chanceuses, ont vécu un accident traumatique qui les a amenés à prendre une décision radicale et immédiate.

Cet accident est arrivé quand ? L'année dernière, au mois de janvier, le 9 je crois. (Mme T) À 100 mètres. Derrière là... je traverse le passage piéton, je regarde il n'y a rien. Et puis ce gars qui arrive [en voiture] et qui me fout en l'air (M. T). Il n'allait pas très vite en plus. Mais bon il [son mari] s'est retrouvé sur le capot, les urgences, tout le bataclan. (Mme T) Pas trop vite, pas trop vite... on ne sait pas (M. T). Ça a entraîné beaucoup de choses. Il est d'une grande fragilité, et aux urgences, au contact de beaucoup de gens, il y avait des gens qui toussaient et il s'est attrapé une pneumonie. Il y a eu une période où il était vraiment affaibli. Il ne pouvait plus conduire. (Mme T, Ronchin) [Depuis lors, M. T ne conduit plus que sur de très courtes distances].

Mon père était atteint de la maladie de l'Alzheimer quand il avait 75 ans. C'était 4 ans avant que les médecins ne mettent un nom dessus. Une année, il continuait à conduire encore, je ne m'étais pas rendu compte à quel point il se mettait en danger, il mettait ma mère en danger, et surtout, il mettait les autres en danger. On apprend qu'une fois, il a demandé à la voisine qu'elle l'accompagne en voiture pour prendre l'autoroute. Elle s'est mise devant sa voiture pour l'amener sur le bord de l'autoroute [pour qu'il parte dans la bonne direction] pour aller dans les Alpes ! L'année précédente il s'était retrouvé sur l'autoroute de Bruxelles [à la place]. Du coup j'ai dit : « Bon. Vous voulez vraiment partir en vacances aux sports d'hiver ? Eh bien OK je vais vous y conduire. Sur place vous n'avez pas besoin de voiture de toute façon ». Arrivé à Grenoble, il m'a dit : « je vais conduire [pour rentrer], ça va aller mieux ». Bon. Donc moi j'ai pris l'avion pour rentrer. Et en rentrant j'apprends qu'ils ont eu un accident sur l'autoroute qui a détruit la voiture. Ma mère était blessée, fracture du sternum, mais rien d'irréversible. Apparemment ils seraient rentrés dans le cul d'un bus, on ne sait pas trop comment. Quelques jours après, pour lui, la question ne se posait pas : il allait racheter une voiture. Le garagiste, que je connaissais bien, je l'ai vu et il voulait vendre une voiture à mes parents. Je lui ai dit : « on va faire un deal à deux... Si vous lui vendez une voiture elle va revenir dans votre garage mais par la vitrine ! Je viens et je défonce la vitrine avec la voiture. Vous-Ne-Lui-Vendez-Pas-De-Voiture, c'est un danger public pour lui et pour les autres ». Malheureusement c'est l'accident qui a été le déclic. Et on a quand même deux, trois copains pour qui ça a été pareil. (M. L, Frelinghien)

L'accident traumatique est parfois l'horizon que l'on redoute, alors même qu'on ne fait rien pour l'éviter. Les personnes âgées se fient alors au seul destin. Il y a une part de fatalisme dans la perspective d'attendre qu'il advienne.

Je me suis dit : « Si jamais je cause un accident, j'arrête ! ». **Donc vous êtes prête à attendre l'accident ?** [Elle réalise ce qu'elle vient de dire et tente de se reprendre] Oui... enfin, même un accrochage hein... même un petit truc... j'arrêterai. Mais que voulez-vous... je n'ai pas vraiment le choix. La résidence où je vais déménager, je vous avoue qu'elle est beaucoup trop éloignée des transports en commun. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

7.5 – S'apercevoir soi-même qu'on doit s'arrêter de conduire...

Nous avons évoqué le cas de M. W qui s'aperçoit à l'aide de sa petite-fille et de son épouse qu'il est temps de ne plus conduire. Quelques personnes toutefois s'aperçoivent d'elles-mêmes qu'il est temps d'arrêter de conduire, des femmes le plus souvent.

C'est en quelle année que vous avez arrêté de conduire totalement ? C'était l'année dernière. Il y a trop de monde sur la route et puis... je suis éblouie. Si vous allez dans la campagne... la route entre Saint-Paul sur Ternoise – Béthune – Fleurbaix il y a juste la ligne blanche au milieu. Non. J'ai dit non. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Comment votre mère a-t-elle arrêté de conduire ? Vous lui avez donné des alertes ? Oh non je ne me serais pas permise. C'est elle qui s'est dit : « c'est de plus en plus compliqué j'ai du mal à faire un créneau », et puis mon père quand il voyait encore clair, il savait encore l'aider pour faire des manœuvres. Mais après ça n'a plus été possible. (Mme C, Lille)

Parfois, la voiture est si rarement utilisée qu'en réalité, sa présence dans la vie quotidienne s'estompe d'elle-même et, sans n'avoir pris aucune décision, la personne âgée arrête de conduire parce qu'elle n'en éprouve plus la nécessité. Lorsqu'on habite en ville plus particulièrement, il y a comme un lent épuisement des occasions de prendre la voiture.

Je crois que je ne devrais pas trop me casser la tête, et que je devrais la revendre. Parce que regardez... en bas il y l'arrêt de bus. Bon, avant il y avait 4 boulangeries ici, mais il y en a encore une. **Et est-ce que vous pourriez vous débrouiller sans voiture ?** Oui, je vous dis, il y a les bus. Après il manque quelques petits commerces parce qu'avant on avait une épicerie, une boucherie, mais bon [elle mange dans une cantine pour personnes âgées]. (Mme F, Armentières)

Vous avez décidé toute seule d'arrêter de conduire ? Oui. Ça s'est fait tout seul. J'ai eu un incident à mon poignet, je suis restée six mois sans pouvoir conduire. Et comme après on a acheté une nouvelle voiture avec tous les [équipements], tout ce qu'il y a dedans, et depuis, non... je ne me sens pas [de la conduire]. **C'est parce que la voiture est nouvelle ?** Oui, je crois. Je ne l'ai pas en main donc je ne me sens pas bien. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Dans l'ensemble, cependant, très peu de témoignages corroborent l'hypothèse d'un arrêt de la conduite consciemment décidé par soi-même. Le plus souvent, un tiers portant un regard extérieur sur la conduite des personnes âgées donne un avis suffisamment ferme pour convaincre la personne d'arrêter.

7.6 – Le rôle capital des proches et des prescripteurs

Les médecins jouent parfois un rôle prescriptif important pour accompagner la décision d'arrêt de la conduite. Lorsque la suggestion médicale se fait à demi-mot, la personne âgée peut plus facilement faire sienne cette décision.

Et est-ce que vous vous souvenez comment s'est passé le moment où votre beau-père s'est arrêté de conduire ? C'était son médecin je crois [qui l'en avait dissuadé]. Il avait un pacemaker. Le docteur lui a dit : « Vous ne pouvez plus conduire. » alors c'est mon mari qui allait une fois par semaine faire les courses à ses parents. **Mais du coup il a arrêté de conduire du jour au lendemain ?** Ah oui, mais il montait en voiture avec son fils. Il fumait une petite cigarette, comme ça sa femme elle ne le voyait pas. **Est-ce que vous avez le sentiment que ça a été dur pour lui d'arrêter de conduire ?** Oh oui. De toute façon, ma belle-mère avait peur avec lui. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Je n'ose plus [conduire du tout] parce que j'ai une DLMA. **Le médecin vous l'a interdit ?** Non, non. De moi-même, j'ai décidé. Mais ça me manque... quand on a l'habitude d'avoir cette liberté. (Mme T, Ronchin)

La parole du corps médical faisant autorité, les proches la sollicitent parfois pour mieux convaincre une personne d'arrêter de conduire. Ils peuvent aussi s'appuyer sur le diagnostic médical pour tenir tête à leurs aînés.

Ils vous font des remarques sur votre conduite vos enfants ? Je suis le chef alors... non [ils n'ont pas intérêt]. (M. T) On peut en discuter avec la maman mais on n'embête pas le chef ! (Mme T) Mais ma femme et ma fille, elles contrôlent. Ce sont des gendarmes (M T). Comme les hommes sont quelques fois inconscients... Il faut bien les aider. C'est pas par plaisir. (Mme T) **Donc vous Madame, vous leur avez demandé de vous alerter le jour où ils pensent que ça devient dangereux de conduire ?** Oui. C'est par exemple ce qui m'est arrivé à moi. Je disais à [ma fille] : « Mais je peux aller jusqu'à chez toi, il n'y a qu'1 km ». Elle me dit « non, non, non, tu ne vas pas conduire [avec une DLMA]... voilà ». C'est net. À moi, elle me l'a dit. (Mme T, Ronchin)

Mon père, quelques années avant sa mort commençait à montrer des signes de démence vasculaire. Il a donc dû être opéré du genou et donc je conduisais ma mère à la clinique tous les jours. Et puis un jour ma mère me dit : « Ah que je suis avec toi, je n'ai pas peur ». Je lui dis : « Attends maman, ça veut dire que tu as peur en voiture quand tu es avec papa ? ». Et nos enfants rétrospectivement nous ont dit : « tu sais maman, papy quelques fois quand il nous ramenait de la piscine il faisait des trucs... ». Il avait d'ailleurs eu un accident assez grave et inexplicable : il avait brûlé un feu rouge et il ne s'en souvenait pas. Et ça l'avait vraiment perturbé. Donc quand ma mère m'a raconté tout ça je lui ai dit : « écoute, on va en profiter qu'il soit hospitalisé », il avait également une visite avec un neurologue à Saint-Philibert pour évaluer son système cognitif. Le neurologue revient et nous dit qu'on peut être rassuré car mon père n'a pas l'Alzheimer. Moi je lui dis qu'à aucun moment on n'avait pensé ça. Mais ce jour-là, devant le neurologue, je me suis dit que c'était le moment d'embrayer le truc, donc je lui dis tout. Entre temps mon père était revenu, et je dis que moi ce qui m'inquiète surtout c'est la conduite automobile. Et là, mon père se retourne vers moi et me dit : « Comment tu peux me faire ça ? ». Alors moi je lui ai dit : « Ecoute papa, je suis désolée, mais pour moi sauver ou périr ça a un sens ». Donc je l'ai poussé sur ses retranchements [il était pompier]. Ils ont fait d'autres tests. Et à un moment le neurologue a pris ses responsabilités et lui a dit : « Bon écoutez Monsieur, tout le monde va s'arrêter de conduire un jour ou l'autre. On ne peut pas dire à tel âge ou tel âge. Mais vous, c'est aujourd'hui ». Donc on était content. (Mme L, Frelinghien)

Les proches sont des personnes clés dans l'accompagnement des personnes âgées engagées dans un processus d'arrêt de la conduite. Ils jouent un rôle d'observateur et sonnent l'alarme quand ça devient nécessaire. L'exercice de cette bienveillance attentive

suppose parfois d'entrer dans des formes de négociations ou de transactions : une plus grande présence des enfants auprès des personnes âgées contre une voiture léguée, par exemple.

Ma mère était indépendante... jusqu'à ce qu'elle attrape un problème cardiaque. Mon frère à Saint-Omer il était en pleine cambrousse, sa voiture l'avait lâché. Et lui, quand elle avait des problèmes, il l'aidait beaucoup. **Du coup, la panne de la voiture de votre frère a été une occasion de lui donner la voiture ?** Oui. Personne ne lui avait dit de le faire. Et personne ne lui a reproché de l'avoir fait. Elle a juste dit qu'elle n'en avait plus besoin. À partir de ce moment, elle est venue habiter près de chez moi [et il a fallu être un peu plus présent avec elle]. (Mme B, Lille)

Les proches contribuent souvent à dissuader les personnes âgées de prendre leur voiture sur de longs trajets. Pour ce faire, ils mettent tout en œuvre en termes d'accompagnement pour rendre le voyage en train possible voire font le voyage en voiture avec les personnes âgées.

Du coup vous continuez à aller en Vendée mais avec les enfants ? Oui. Ils nous conduisent et ils reviennent par le train. On reste un certain temps et ils reviennent nous chercher. L'un ou l'autre, ça dépend. (M. T, Ronchin)

Vous savez, nos enfants sont attentionnés. Là, la dernière fois on est allé au Lavandou. C'est notre fille d'Avignon qui nous y a amené. Et puis notre fille de Paris nous a ramené jusqu'à Lille (M. I, Fâches-Thumesnil).

Je vais partir à la montagne, à Valloire, du 1er au 17 avril. [Je voulais partir en voiture mais] finalement, mon neveu m'a dit de prendre le train et qu'il viendrait me chercher. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

L'avis des enfants ça compte ? Oui ça compte énormément. Je ne les écoute pas forcément, mais je les entends. Elles me demandent pourquoi je descends à Meribel en un jour et pas en deux ; est-ce que je fais bien une pause toutes les deux heures. Parce qu'encore aujourd'hui... je descends en 1 jour. Là je dois y aller pour Noël et elles m'ont dit : « non, tu prends le train. Je te prends un billet pour Lyon et je viens te chercher ». Et c'est ce qui va se passer. Pour la première fois je prends le train pour aller dans le sud ! (M. M, Bondues)

La sécurité des petits enfants est parfois mise en balance par les enfants. Ils jouent sur la fibre affective pour dissuader les personnes âgées de prendre le volant ; ce qui ne va pas sans frustration et vexation.

Mes deux filles ne veulent pas que je conduise. Et encore moins pour transporter les petits enfants. C'est dur vous savez... (triste) (Mme M., Bondues, 88 ans).

Mon père s'est pris un cancer au cerveau. Il lui était interdit de conduire, du jour au lendemain. Il a voulu reprendre la voiture [quand même] et un jour je suis allé avec lui, et là j'ai dit : « non papa tu ne peux plus prendre la voiture ». C'est moi qui l'ai alerté. Il ne se rendait pas compte. Il roulait très proche des autres voitures. Or, à l'époque, il s'occupait de nos enfants. Il les conduisait... donc bon ! (M. D, Lille)

Les petits-enfants sont parfois instrumentalisés afin de jouer un rôle. Tel le cheval de troie, profitant du capital affectif les concernant, ils deviennent des prétextes pour empêcher les personnes âgées de conduire.

Quand j'ai vu, que [ma mère] commençait à avoir du mal [à conduire]. Par exemple, elle roulait, voyait une place de parking et elle ne se demandait pas si quelqu'un la suivait... [elle pilait et se garait sans clignoter]... Alors comme mon fils aime bien conduire, on le faisait conduire [à la place de ma mère], petit à petit, ça s'est fait comme ça. Il allait avec sa grand-mère faire les courses. Elle ne s'est jamais braquée. Mais au début elle l'a eu amer quand même. (Mme H, Lambersart)

Le stade ultime, celui de la confiscation de véhicule, advient quand les personnes âgées perdent toute conscience des dangers et qu'une mise en péril est imminente. La résistance est d'autant plus grande qu'elle vient contrarier un statut social élevé.

Mon père on lui a pratiquement confisqué la voiture avec mes frères et sœurs. Il l'a très mal pris parce qu'il s'est vu diminué (Mme I). Il devenait dangereux quand même... Quelquefois il enclenchait la marche arrière au lieu d'enclencher la première. En rentrant dans la ferme il a accroché la voiture. Et puis il était dangereux parce

qu'il conduisait aussi trop doucement. Il habitait le long d'une route de campagne. Finalement les routes de campagnes sont relativement dangereuses, plus que des nationales ou que des routes à 110km/h (M. I). Le truc, c'est qu'il était l'instituteur du village donc les gens ne lui disaient rien. C'était encore une époque où l'instituteur était respecté. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

7.7 – Quand les conjointes rament à contre-courant

Revenons un peu en arrière. Au cours des années qui précèdent la décision de revente ou de don de la dernière voiture, le couple est un véritable rempart faisant face à la démotorisation. Les couples font bloc, on l'a vu, pour conduire à deux s'il le faut ; tel l'aveugle et le paralytique. Et si Madame ne conduit pas ou plus et que Monsieur conduit, la vie quotidienne n'est finalement guère impactée : on parvient à conserver le mode de vie auquel on tient.

Vous monsieur vous vous déplacez encore en voiture régulièrement ? Oui... enfin, je suis le chauffeur de madame. (M. T) **Hier par exemple vous avez utilisé la voiture ?** Non. (M. T) Si ! Tu m'as emmenée à Match et tu m'as emmenée je sais plus quoi faire... (Mme T) ...et chercher des sous à la banque. Et puis je t'ai emmenée chez la coiffeuse. (M. T, Ronchin)

Madame, vous avez passé le permis quelques années après Monsieur ? Oui. Mais si j'avais su, je ne l'aurais jamais passé. Je ne conduis pas. Je n'ai jamais conduit. C'est trop stressant pour moi. Mais [pour se déplacer], on est à deux, donc il n'y a pas de problème. Toute seule je sais pas, mais pour l'instant [en couple], il n'y a pas de problème. **Même s'il y a une urgence vous ne prendriez pas le volant ?** Ah non non, j'ai trop peur. (Mme P, Roubaix)

Quand j'ai besoin d'un chauffeur, j'en trouve un assez vite [se tournant vers son mari]... (rire) (Mme M, Bondues)

Cette situation de dépendance féminine à la conduite masculine produit des effets délétères quand vient l'âge d'arrêter de conduire. Parce que la conduite automobile du conjoint conditionne leur mobilité commune, les épouses rechignent à alerter de l'apparition d'une conduite dangereuse.

Il y avait eu des signaux d'alerte. Tes parents avaient un garage très large, franchement on pouvait mettre la voiture et il y avait un mètre de chaque côté. Pourtant, ton père avait pris le mur deux ou trois fois d'affilée. Mais ta mère ne lui avait rien dit. Non, elle le protégeait. (M. L) Et ta mère, c'était pareil. Ton père trouvait toujours des excuses... Il partait faire du vélo, il se perdait tout le temps. Et ta mère elle disait : « C'est à cause de tous ces nouveaux ronds-points ». Elle le protégeait. Et puis elle n'osait pas le dire. Elle devait se dire : « mais qu'est-ce que les gens vont penser ? » (Mme L). Oui, c'était comme pour marcher, elle avait besoin d'une canne mais elle ne la prenait jamais. Elle nous disait : « Mais oui, mais qu'est-ce qu'ils vont penser, les gens ? ». (M. L, Frelinghien)

Quand il va bien... je le laisse conduire [mon mari]. Il faut quand même qu'il... et puis il est content quand il a son volant. **Vous avez le sentiment que c'est important pour votre mari de montrer qu'il est encore capable de conduire ?** Oui. Comme pour beaucoup de choses. Quand il n'arrive plus à faire, il devient méchant. Pas méchant... mais il casserait tout. Quand il est à genoux faut que je l'aide à se relever. Je lui ai appris pourtant comme il fallait faire. Parce que à la gym, moi, j'ai appris, mais il ne m'écoute pas. (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Moi je ne lui aurais jamais dit [à mon compagnon qu'il conduisait dangereusement]. C'était déjà tellement dur pour lui moralement [d'être sous assistance respiratoire]. Je pense qu'au fond de moi-même, j'avais peur et je pensais que c'était dangereux. Mais, non, non je ne lui disais pas. Et puis il s'en est très vite rendu compte lui-même [qu'il fallait arrêter]. (Mme O)

Parce que M. et Mme L ont vécu des difficultés avec deux de leurs parents dans ce délicat passage vers une vie sans voiture, ils ont décidé, contrairement à toutes les autres personnes interrogées, de briser l'Omerta avec leurs enfants.

[Dans la famille] tout le monde sait ce qu'on veut. (M. L) Les enfants, on leur a dit : « Si jamais vous constatez qu'un de nous deux a des problèmes cognitifs que ce soit Alzheimer, Parkinson. Si ça arrive à l'un de nous deux, et que vous vous rendez compte que l'autre le protège, on vous prévient vous savez qu'il faut placer celui des deux qui ne va pas bien ». Ça, les enfants le savent, ils en sont conscients (Mme L, Frelinghien).

7.8 – Quand la voiture n'est plus le véhicule approprié pour se déplacer

Les témoignages qui suivent nous alertent sur un point : en France, on utilise parfois la voiture à la place d'un fauteuil roulant électrique qui serait pourtant bien plus approprié pour les déplacements des personnes. La pertinence de la voiture pour ne parcourir que 300 mètres pose question.

Hier, à la cérémonie [du 11 novembre] j'y suis allé à pied et à la messe à pied. Mais au déjeuner [des anciens], en voiture, car mon épouse ne sait plus marcher. Je suis revenu ici pour aller la chercher en voiture. Pour se garer, ce n'est pas un problème, ma femme a la carte « handicapé ». Il y a de la place 9 fois sur 10 [sur la place PMR située devant la mairie]. Mon épouse a du mal à marcher. Même pour aller à la place de Bondues qui est à 300 mètres, elle est trop essoufflée. Elle a fait un AVC il y a 15 ans et elle n'a plus beaucoup de résistance. **Votre épouse a eu le permis ?** Oui et elle a [toujours] sa voiture. On a 2 voitures ! **Mais ça lui arrive encore de conduire ?** Au moins toutes les semaines car elle va faire une séance de kiné à Bousbecque. Ça la fait conduire... Elle a conduit beaucoup au mois de septembre et octobre quand j'étais à l'hôpital. Mais elle a des gênes quand il pleut ou quand il fait nuit. Elle a peur d'accrocher. Il lui faut beaucoup de place. Elle a peur de la vitesse, sur l'autoroute, aussi. Elle a 88 ans. C'est un âge où on est moins apte à conduire. En un an, elle a dû faire 1200 km. Quand elle va jouer aux cartes, c'est moi qui l'emmène. (M. M, Bondues)

M. S vit seul, sans enfant et il est en cours de traitement par chimiothérapie qui l'affaiblit énormément. Il continue à conduire, faute de disposer de solution de transport adapté. Pourtant, comme son témoignage le montre, la voiture n'est sans doute pas le véhicule qui lui convient le mieux.

Parfois, j'ai bien du mal à marcher. J'ai traîné des tendinites pendant 6 mois. **Pouvez-vous me décrire les déplacements d'hier, si vous en avez eu ?** Je ne suis pas sorti. Avec un temps pareil. Je n'aurais pas résisté face au vent ! Ce matin je suis allé à pied chez le pharmacien. Demain, si ça va, je vais essayer de prendre ma voiture et d'aller à Auchan faire mes courses. **Donc ça vous arrive encore de prendre la voiture...** Je ne roule presque pas. Je fais 1000 km par an. Je la prends le jeudi pour faire les courses. Et encore j'ai bien du mal avec ma jambe folle. Quand j'ai de la place pour ouvrir la portière, ça va, j'arrive à me raccrocher de tous les côtés. Tandis que dans le garage... [c'est plus compliqué]. En plus je suis tombé sur l'épaule au mois de juillet. Malgré les séances de kiné, il y a beaucoup de choses que je n'ai pas réussi à refaire. Mais quoi qu'il en soit, il y a toujours un endroit où j'ai mal. Tourner le volant c'est compliqué... Je ne roule pas vite de toute façon. **Auchan c'est loin ?** A 3 km, c'est à Englos. **Vous utilisez les places pour personnes handicapées pour vous stationner ?** Non car je n'ai pas de carte. **Vous ne l'avez pas demandée ?** Non ça me fait mal d'être handicapé. **Ça vous simplifierait les choses, justement pour la portière...** Ma cousine est assistante sociale, elle m'a dit qu'elle m'apportait un formulaire pour la demander. Si j'avais la carte pour passer dans la caisse, quelquefois j'aimerais passer assez vite aussi. C'est dur à Auchan. Quand j'arrive ici, quelques fois, je dois m'allonger et me reposer. **Vous pourriez vous en passer de cette voiture ?** Oh non j'aimerais mieux pas. Comment je ferais mes courses ? C'est facile de dire qu'on peut prendre le bus mais c'est lourd. Les sacs sont lourds. Avant j'avais le jardin. Mais cette année, je crois que je ne pourrais pas [le faire]. Surtout à cause de cette hanche. Ça commence à être dur. En vieillissant on est obligé de faire autrement. Pour faire les courses, j'essaie d'y être avant 9h. Tout dépend si c'est les vacances scolaires ou pas. **Pourquoi ?** Parce que au bout de la rue il y a une école donc à 8h30 il y a encore des gosses sur le trottoir. **Vous voulez dire que c'est dangereux de conduire quand il y a des gosses sur le trottoir ?** Oui. Enfin de toute façon on passe moins vite là-bas. Il y a des agents pour faire passer les gens. **Vous avez pris une canne à partir de quelle année ?** Il y a deux ans. Même pas, il y a une bonne année disons. Et quelques fois je l'oublie et je marche sans. Mais en ce moment non. Là ça me fait trop mal. (M. S, Lomme)

Le fauteuil roulant semble être bien plus adapté aux déplacements de M. S ou de Mme M. La question ou le problème relève du regard social porté sur le handicap. Une voiture est bien moins stigmatisante qu'un fauteuil roulant. C'est pourtant moins le cas dans d'autres pays. En Grande Bretagne, par exemple, nombre de personnes âgées se déplacent en buggy. Ces véhicules à 3 ou 4 roues, stylisés, ont été conçus pour une population de personnes jeunes, mais obèse. Ils sont si communs que le caractère stigmatisant s'est en grande partie émoussé. Et certaines personnes âgées se les sont appropriés.

Une réflexion similaire peut être initiée au sujet des tricycles pour adultes. Le témoignage qui suit montre que, moyennant quelques ajustements, ce genre de véhicule pourrait

convenir à Mme Q, devenue obèse à la suite d'un accident de la cheville, qui n'a pas le permis mais a fait du vélo toute sa vie.

J'aimerais juste vraiment refaire du vélo, j'allais partout avec. Maintenant je ne suis plus capable. **Peut-être qu'avec un tricycle ça marcherait ?** Oui, mais il faut voir ce que ça coûte. Et puis il faut pouvoir le ranger [dans une toute petite maison comme la mienne] (Mme Q, Wavrin)

Faute de véhicule adapté, Mme Q continue de dépendre des autres pour se déplacer en voiture. Elle tente sinon, avec beaucoup de difficultés, de marcher pour aller faire ses courses.

Point de vigilance : Cette tendance à vouloir utiliser la voiture alors qu'un fauteuil roulant serait plus approprié ne sera pas sans conséquence. Dans les 5 à 10 ans à venir, étant donné la distorsion démographique liée au babyboom, la MEL risque de faire face à l'augmentation significative des demandes de places de stationnement aux normes PMR (pour les titulaires de la carte Carte Mobilité Inclusion). Or satisfaire toutes ces demandes supposerait un budget conséquent à débloquer par les Commissions Communales pour l'Accessibilité. Certes, la plupart des communes de la MEL ont déjà atteint le seuil réglementaire des 2 % de places de stationnement aux normes PMR. Elles ne seront donc pas contraintes par la loi à répondre favorablement à ces nouvelles demandes. Toutefois, il ne faut pas sous-estimer les frustrations que, le cas échéant, ces refus susciteront. En effet, jusqu'à maintenant les places PMR étaient créées au fil de l'eau et à proximité des résidences des personnes qui en faisaient la demande dans la mesure où rien ne s'y opposait dans le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE). Bien que banalisées et non nominatives, elles ont pu laisser croire à un « droit » à une place « devant chez soi ». En termes de communication, il risque de falloir faire marche arrière pour les demandes futures.

7.9 – Se détacher de l'objet voiture

Se séparer de la dernière voiture suppose de parvenir à s'en détacher. Étant donné le rapport affectif que certaines personnes entretiennent avec leur voiture et étant donné les addictions à son usage que nous avons pu mettre en évidence, cette ultime étape n'est parfois pas la moindre. Certaines personnes attendent lentement qu'elle tombe en panne d'elle-même.

On a encore deux voitures parce que nos voitures fonctionnent encore et que je ne les ai pas bazardees. (M. D, Lille)

Pendant 10 ans au moins, après la retraite, on a gardé deux voitures. **Et à quel moment vous avez décidé de vous en séparer ?** Quand la deuxième voiture a rendu l'âme. (M. I, Fâches-Thumesnil)

D'autres personnes n'imaginent pas revendre leur dernière voiture à n'importe qui, tant ils y sont attachés. Leur solution consiste soit à la donner, soit à la vendre à des amis proches.

Envisagez-vous de revendre la voiture ? Non mais la donner à un petit fils oui ! (Mme M, Bondues)

Même si on a vendu la voiture à des amis, le jour où la voiture est partie... je ne vous cache pas qu'on a pleuré tous les deux. C'était la fin de l'indépendance, ça a été très compliqué de se le dire. Et moi en plus, j'avais vraiment l'impression de faire marche arrière parce que je me retrouvais là, sans transport sans personne pour me véhiculer. Même si depuis la maladie de mon mari [il ne conduisait plus beaucoup], dans ma tête, il y avait toujours la voiture au garage. **Alors qu'elle est restée presque un an sans bouger ?** Oui c'est ça. **Parce que symboliquement c'était important de se garder la possibilité de...** Oui. Ce n'est même pas qu'on espérait que ça irait mieux parce qu'on savait que c'était une maladie sans traitement. Même un jour j'ai essayé de dire : « tu sais, un jour la voiture faudra peut-être penser [à la vendre]... on ne l'utilise pas, ça coûte cher en

assurance pour rien... », mais c'était délicat. **C'était important de la vendre à des amis ?** Oui, je crois. Parce que, c'est bête à dire, mais on avait régulièrement l'occasion de remonter dedans. Du coup on avait encore l'impression que c'était notre voiture. Et même encore maintenant quand je la vois, je suis contente que ce soit eux qui l'aient. (Mme O, Roubaix)

Un objet comme la voiture, chargé d'autant d'émotions et de souvenirs, est parfois difficile à laisser partir car il est symboliquement trop « chaud ». Le don ou la vente à des proches sont de bons moyens de « refroidir » la relation qu'on a établie avec lui en douceur.

8 – QUELS REGARDS PORTER SUR L'AVENIR ?

8.1 – Une dépendance à l'indépendance

Les témoignages que nous avons recueillis nous parlent des modes de vie désirés et désirables. Ils nous informent sur les valeurs que portent les personnes qui les expriment. Ils ont en commun de mettre en avant l'exigence d'indépendance des personnes interrogées, qu'elle soit spatiale, sociale, affective, économique... Cette indépendance se traduit parfois par une préférence, aussi longtemps et aussi souvent que possible, pour les modes de transports individuels, au détriment des modes collectifs.

Votre voiture vous est indispensable ? Oui, je pense comme beaucoup de monde malheureusement. Bien souvent les gens n'ont plus le travail à côté de chez eux. Et surtout pour faire les courses [c'est indispensable]. Bon mais si elle tombe en panne, on sait faire différemment. **Les transports en commun, vous les prenez ?** On est bien desservi mais on ne les utilise plus. Ça remonte à avant mon permis la dernière fois que j'ai pris le bus ! (M. P, Roubaix)

Est-ce que vous diriez que votre voiture vous est indispensable ? C'est mon autonomie. Sans ma voiture je suis perdue. (Mme B, Lille)

Cette préférence pour les modes de transports individualisés est en partie générationnelle. Elle différencie nettement les personnes interrogées de leurs aïeux. Le contraste générationnel vaut aussi avec les plus jeunes générations.

Avez-vous le sentiment que vous êtes une génération ayant une relation particulière à la voiture ? Nos parents prenaient le bus. C'est vrai qu'on était bien desservi [par les transports en commun à l'époque]. (Mme P, Roubaix)

Nos parents vivaient différemment [de nous]. Il y avait une solidarité avec les voisins, les amis, la famille. Du coup pour nous [contrairement à nos parents], c'est une crainte de ne plus avoir cette liberté [que donnent les modes de transport individuels], d'être dépendant des autres. (M. E, Roncq)

C'est un outil de liberté la voiture ? Oui. J'étais beaucoup plus à cran avant ma retraite. C'était la voiture, la voiture, la voiture. (M. M) Notre fille, à Paris, n'a pas le permis. Elle loue une voiture le week-end [conduite par des amis] et sinon c'est métro ou taxi. (...) Ma femme n'a jamais pris le métro, pas question ! (M. M) Nos amis australiens quand ils viennent ici ils prennent le bus pour aller à Lille, nous on n'a même pas l'idée ! (Mme M, Bondues)

Ces différences générationnelles sont très largement liées aux différences de mode de vie que la croissance économique et l'entrée dans la société de consommation ont permis après guerre.

Pour nos parents la voiture... c'était uniquement le dimanche et pour les courses indispensables. On ne brûlait pas du carburant inconsidérément. Par rapport à eux, on a multiplié par quatre le nombre de kilomètres. Eux, à la campagne, ils n'avaient pas vraiment le choix, mais ils s'organisaient. [Alors que pour nous], la voiture, ça donnait de l'indépendance. J'habitais la campagne et pour nous c'était : « sans voiture, point de salut ». Aujourd'hui, il faut un peu revisiter ces modes de fonctionnement. Dans les sacoches de vélo... on peut aussi en mettre. Moi je vois, ma maman, elle prenait son vélo. Quand elle voulait faire des courses. Elle faisait 4 ou 5 km en vélo pour aller de Wingles à Douvrin ou La Bassée. Ça ne posait aucun problème. Mais à l'époque, il y avait moins de voiture. On avait plus le sentiment d'être en sécurité. Alors qu'aujourd'hui, la voiture, ça donne un sentiment d'impunité. En une génération, le mode de vie a été bouleversé. Et à cause de la voiture et de notre façon de vivre, on est en train de laisser à nos enfants une situation regrettable. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

Lorsque, malgré une préférence pour la voiture individuelle, on se résout à prendre les transports en commun, c'est souvent pour davantage d'indépendance : ne pas dépendre de l'accompagnement d'un proche ou d'un voisin que l'on aurait le sentiment de déranger sinon.

Les transports en commun, ça vous arrive de les utiliser ? Quand je ne peux vraiment pas faire autrement. Par exemple... je voyage beaucoup donc si j'ai besoin de prendre le train, je n'aime pas ennuyer qui que ce soit [pour me véhiculer]. Donc là, je prends le tramway juste au coin de la rue et puis j'arrive à la gare de Lille. J'ai une fille sur Bordeaux, là je vais à l'aéroport de Lesquin. Et à Mérignac, à la sortie de l'aéroport, il y a la liane juste devant qui me dépose à l'immeuble juste en face de chez ma fille. Et ça me coûte 1.70€ le trajet. Bon je mets 50 minutes, mais je ne dérange personne. Si ma fille travaille, si personne ne peut venir me récupérer, je préfère être indépendante. (Mme B, Lille)

L'attachement des personnes interrogées à leur autonomie est tel qu'il pénalise l'émergence de pratiques partagées comme le covoiturage.

Alors maintenant il y a le covoiturage, mais j'avoue que je n'ai pas encore fais le pas. Je me dis : « pourquoi tu ne proposerais pas à quelqu'un ? ». Mais c'est mon côté indépendant, j'ai envie de m'arrêter ou je veux. Un jour je passerai peut-être le cap car je culpabilise un peu. Ça rend service à quelqu'un, ça me défraie un peu. On a une amie de 92 ans qui se déplace en Blablacar. C'est un personnage. Elle le fait mais elle s'adapte. Elle vient avec une petite valise. (M. A, Lille)

Certaines personnes ont développé un tel ethos d'autonomie qu'elles mettent un point d'honneur à ne jamais rien demander à personne... elles ne font pas même appel aux services publics auxquels elles ont pourtant droit, considérant que l'État « providence » est une forme d'assistanat dont elles refusent de bénéficier.

Vous diriez que la voiture, elle vous est indispensable aujourd'hui ? Hum... ça serait difficile sans. Comme là, on doit aller au cardiologue. Mon mari ne serait pas allé jusque là-bas [s'il n'avait pas conduit], il ne marche plus. Pour lui ça serait trop dur, il faudrait appeler une ambulance VSL. Mais le problème est le même... **Oui, c'est quand même une voiture qui doit se déplacer.** Bon, on pourrait peut-être faire sans voiture. Mais on serait obligé d'avoir affaire à d'autres personnes [que leur fille qui vit à domicile]. Nous, on a fait toujours tout par nous-même. La sécurité sociale ne m'a jamais remboursée un franc de transport ! (Mme U, La Chapelle d'Armentières).

Un phénomène d'attrition du réseau relationnel propre au vieillissement se produit. Il tend à réduire le nombre des personnes sur lesquelles on peut compter. Il vient se surajouter à l'ethos d'indépendance pour rendre plus compliquée la vie autonome auxquelles les personnes tiennent tant.

Ça vous arrive de demander de l'aide à d'autres personnes que vos enfants ? Des voisins, des amis ? Ici on n'en a pas [des amis]. En Vendée [lieu de villégiature] à la limite, on a une voisine... (M. T) Elle nous avait proposé, quand on était malade, de m'emmener faire les courses (Mme T). Alors qu'ici [à Ronchin, on n'en a pas] ! (M. T). Ici, on avait des amis, mais qui sont plus handicapés que nous maintenant. (Mme T, Ronchin)

Alors même qu'on parvenait souvent à organiser sa vie quotidienne à l'aide de solutions de mobilité non-automobile jusque dans les années 1970, la norme sociale d'indépendance d'une part, le mythe de la consommation qui libère (largement véhiculé par la publicité à partir des années 1970) d'autre part, auront finalement raison des pratiques de déplacement antérieures qu'on qualifierait pourtant aujourd'hui de sobres ou soutenables. Le témoignage qui suit est un condensé d'Histoire avec un grand H. Il relate le point de vue intime et situé d'une Histoire qui dépasse les personnes qui les racontent, celle des trente glorieuses.

Comment est venue la décision de passer le permis ? On n'en avait pas besoin, à l'époque. On travaillait rue Édouard Vaillant, à 2 km, donc ce n'était pas loin... on y allait à pied. Et puis un jour un collègue nous a pris [en covoiturage] pour aller au boulot, ça nous faisait gagner du temps. Pour faire les courses, on prenait le bus sur la Grand-Place. Bon, il y avait le Auchan mais il y avait beaucoup plus de magasins. Maintenant, il n'y a plus rien, c'est malheureux. On prenait soit l'autobus soit on y allait à pied [pour faire les courses]. Nos familles étaient sur Douai, mais on prenait le bus et le train pour y aller. **Bus+bus+train pour aller à Douai c'était compliqué ?** Oh non... avant c'était naturel. Il n'y avait pas de problèmes. Donc quand on a eu notre fille, en 1976, on a décidé de passer le permis. (M. P) **La voiture est liée à l'arrivée de votre fille ?** [Mon mari] l'aurait quand même passé mais disons que ça a été un argument supplémentaire. (Mme P) **Qu'est-ce qu'apportait la voiture de plus ?** On pouvait se déplacer plus facilement et un peu plus loin. Mais avec ma fille... on n'avait

pas de problème particulier parce que la nourrice habitait derrière. [En fait, au début,] la voiture c'était bien pour les vacances. Et puis maintenant... on ne pourrait plus s'en passer. (M. P, Roubaix)

L'arrivée de la voiture dans la famille P tient à de nouveaux modes de managements des ouvriers dans l'industrie textile. Alors qu'ils travaillaient l'un et l'autre dans l'entreprise Phildar, à Roubaix, M. et Mme P ont commencé à travailler en horaires décalés, puis ont fait l'objet de plans de reconversion l'un et l'autre.

Moi je faisais l'après-midi et madame le matin. Jusqu'en 1990 on était chez Phildar et puis à partir de 1990 jusqu'à la retraite [j'ai travaillé] à l'hôpital (M. P). Moi j'étais chez Phildar jusqu'en 91, après j'ai été travailler à Marcq en Baroeul à BDHD, l'usine de chaussettes, après j'ai été travaillé à Auchan Leers en 2001 jusqu'à ma retraite. **Du coup, pour vous déplacer...** Je suis tombée sur une dame qui habitait là. J'ai co-voituré avec elle tous les jours. (Mme P) Et quand elle travaillait à Auchan, c'est moi qui allais la conduire et la rechercher. C'était pas un problème [grâce à la voiture]. (M. P) On n'avait pas trop de problème parce qu'on avait qu'une seule enfant. La nourrice était à côté, le collège au bout de la rue et pour le lycée, elle prenait le bus, elle était autonome. [Mais comme on avait la voiture] ma fille, je la conduisais le matin au lycée. (M. P, Roubaix)

Cette aspiration à l'indépendance prend historiquement et culturellement racine dans la société comme une conséquence de la fée consommation d'une part et du travail émietté d'autre part. La dépendance à l'indépendance est l'un des principaux points communs aux différentes personnes interrogées. L'oxymore n'est qu'apparent ; la génération des baby-boomers s'est construite sur des valeurs individualistes et égocentrées. Mais à l'heure où cette génération entre dans le 4^{ème} âge, c'est-à-dire dans une période où le corps s'affaiblit, devient vulnérable et parfois malade, l'indépendance perpétuelle apparaît à la fois insensée et illusoire. C'est à cette contradiction-là qu'il convient d'apporter des réponses.

8.2 – Apprendre à être vieux

Pour ce faire, ne faudrait-il pas commencer par « apprendre » à devenir vieux ? La question peut paraître saugrenue. Elle est pourtant très sérieusement suggérée par M. A.

Je me souviens un jour je suis allé au salon de l'auto et j'ai fait l'expérience dans un casque de voir comment les personnes de 90 ans voient. Il ne fallait pas heurter les quilles... Eh bien je vous assure... [c'était difficile]. **Pensez-vous que ces expériences doivent être généralisées ?** Oui. On n'apprend pas à être vieux ! (M. A, Lille)

À l'heure où vieillit cette première cohorte de personnes à avoir adhéré à l'injonction à rester jeune (glorifiant une culture du dynamisme et des pratiques de mobilités tous azimuts notamment...), cette question d'apprentissage est d'actualité. En effet, aucun modèle antérieur et désirable ne s'offre aux personnes interrogées. Les personnes âgées, pour la plupart, rejettent les façons de vieillir dans la dépendance aux enfants et petits-enfants des générations qui les ont précédées. Elles doivent donc ré-inventer leur propre manière de vieillir.

Quand on entre dans le 4^{ème} âge, l'image que l'on se fait des transports en commun – et en particulier du bus urbain – change. Alors qu'ils étaient jusque-là ignorés ou évités, les personnes qui conduisent de moins en moins les voient subitement comme des solutions pour préserver une vie autonome. Mais lorsque l'on n'a plus pris un bus depuis longtemps, cela réclame une familiarisation et un ré-apprentissage complexe à cet âge.

J'ai une amie et voisine, elle voulait aller voir son fils à Mons. Et comme elle ne prenait jamais le métro et le bus, je lui ai dit : « écoute si tu veux, tu peux venir avec moi ». Donc je lui ai dit : on va prendre le bus 61 ensemble. On est descendu au Saint-Philibert. Au Saint-Philibert, on a pris le métro jusque Mons. Donc on a passé l'après-midi là-bas. Et maintenant elle y va toute seule. (Mme Q, Wavrin)

[On prend parfois le métro] mais on ne prend jamais les bus, je ne sais même pas où le prendre. Il doit y avoir un arrêt tout au bout de la rue Bouchan, mais pas sûr. Attendez... Non, non c'est plus loin que ça même. Je crois que ça fait loin, pour nous, de prendre un bus. **Mais vous ne vous êtes jamais vraiment renseignée ?** Non. Parce que jusqu'à maintenant à chaque fois qu'on a à sortir ma fille est là... donc on prend encore sa

Proposition : Plus les personnes avancent en âge, plus le passage aux transports en commun suscite des appréhensions sécuritaires, nous l'avons vu plus haut. C'est particulièrement le cas pour les personnes qui n'utilisaient jamais le réseau autrefois. Ce constat plaide en faveur d'une offre « découverte » (dès la retraite, dès 65 ans) afin d'inciter à essayer les transports en commun le plus tôt possible. Ce constat plaide aussi en faveur d'un accompagnement personnalisé des personnes les plus âgées qui sont contraintes d'abandonner leur voiture pour passer aux transports en commun (peut-être via les CCAS). Cet accompagnement serait l'occasion d'un apprentissage à utiliser le réseau d'une part. Il serait l'occasion d'autre part de dédramatiser ce mode de transport en amenant les personnes âgées à porter un regard plus nuancé sur les incivilités qui peuvent s'y produire.

Réapprendre à utiliser un réseau de TC étant complexe à mettre en œuvre au-delà de 80 ans, une politique publique avisée pourrait utilement accompagner les personnes âgées dans ces apprentissages dès la retraite. Au fond, c'est peut-être tout un programme d'accompagnement à mieux vivre la vie quotidienne de retraité, qu'il faudrait imaginer proposer aux personnes âgées.

Cet apprentissage à se déplacer autrement a fait défaut à M et Mme T qui, une fois à la retraite, ont su négocier une transition vers de nouvelles activités mais pas vers de nouvelles mobilités.

Du coup vous m'avez dit que vous n'utilisez pas du tout les bus ? Ah non. Pourtant, on est bien placés, le bus, il démarre à 50 mètres, au bout de la rue. (M. T) **Est-ce que vous diriez que la voiture vous est indispensable aujourd'hui ?** Pour moi oui. (M. T) **Partout où vous allez vous avez le sentiment qu'il n'y aurait pas d'alternative ?** Quand on va dans le midi, par exemple, on est en camping, on va faire des courses, on va boire un coup en ville. Sans voiture c'est pas possible. (M. T) Mais sans aller si loin, pour parler de Lille. La voiture n'est peut-être pas indispensable... mais c'est parce qu'on n'a pas l'habitude. Par exemple si on voulait faire des courses, des petites courses, à Lille, on pourrait prendre le bus dans ces cas-là. (Mme T) **Est-ce que ça vous intéresserait que quelqu'un vous aide à découvrir le réseau de bus ?** J'avais un copain qui était là-dedans, dans les bus... Il me disait : « pourquoi tu prends pas le bus ? Tu serais plus tranquille ». (M. T) **Et si quelqu'un de votre âge vous aidait à découvrir le réseau...** Ce serait peut-être une ouverture, un moyen de voir les choses différemment. (M. T) **Il suffit souvent d'une fois pour découvrir...** Oui c'est sûr. Ce serait peut-être... Dans le fond oui... vu notre âge, on tente moins les choses. Mais si quelqu'un nous montre, pourquoi pas, c'est vrai. (Mme T, Ronchin)

La principale difficulté à laquelle sont confrontées les personnes âgées, est de venir remettre en question leurs routines de mobilité. Et plus elles attendent, plus cette difficulté s'accroît.

En fait, on n'est pas assez malin pour prendre le bus. Il y a 60 ans qu'on est ici et on est incapable de faire un voyage avec le bus. (M. T) On n'a jamais essayé... comme on avait la voiture. (Mme T) **Quand vous dites « on n'est pas assez malin »...** C'est parce qu'on ne sait pas. On ne sait pas faire. (Mme T) Et on n'a pas cherché à faire. (M. T) **Pourquoi ? Parce que la voiture c'est plus pratique ?** Bah oui, c'est l'habitude. C'est une question d'habitude. (Mme T) **Vous voulez dire qu'on ne change pas ses habitudes du jour au lendemain comme ça ?** Oui (Mme T, Ronchin)

Proposition : Il y a donc un besoin d'accompagnement des personnes âgées à redécouvrir les transports en commun suffisamment tôt pour mieux vieillir. À défaut, on peut craindre que l'accidentalité des personnes âgées motorisées vienne à s'accroître.

Nous avons précédemment évoqué la responsabilité qui, en France, pèse sur le corps médical, de surveillance et de vérification régulière des aptitudes à la conduite automobile. Il est toutefois primordial de permettre aux médecins qui ont des doutes d'exiger de leurs patients un contrôle approfondi des capacités cognitives et sensorielles. Étant donné l'importance numérique des baby-boomers vieillissants, des établissements spécialisés dans ces contrôles seront peut-être à créer. Et lorsque les tests ne seront pas concluants, il conviendra de ne pas présenter cela comme une sanction irrémédiable, mais plutôt, d'assortir cette interdiction d'un accompagnement personnalisé de la personne âgée à la découverte des alternatives de mobilité dont elle dispose. Cependant, il serait souhaitable que cet accompagnement puisse se faire bien plus tôt.

On croit toujours être fort. Je suis persuadé qu'à partir d'un certain âge il ne faut plus conduire. Oui il faut des contrôles. Ça paraît normal. Il faut trouver un examen simple, avec des gestes à faire chez le médecin avec un certificat disant qu'on est apte à conduire. (M A, Lille)

Cet accompagnement précoce au « bien vieillir » vaut aussi pour les choix résidentiels, car il est bien plus aisé d'envisager et d'organiser un déménagement à la retraite qu'après 80 ans.

Donc vous seriez favorable à ce que, quand les gens arrivent à la retraite, ils reçoivent des conseils, un accompagnement pour bien vieillir ? Oui c'est ça. Parce que je pense qu'on peut très bien vivre sans voiture... Quand on est venu à Tourcoing, c'était pour la proximité des choses. Alors qu'à la campagne... à l'âge où on devrait se dire : « allez on va à pied ».... [ce n'est pas possible]. On ne peut plus [y rester] parce que tout est trop loin. (Mme W, Tourcoing)

De nouveaux services, enfin, se sont mis en place et se sont démocratisés tels que les services de livraison (des repas, des courses...). Ils pourraient permettre à certaines personnes âgées de conserver une autonomie en minimisant les déplacements. Mais, outre la modification de routines installées de longue date que ces nouveaux services provoquent, encore faut-il que ces personnes aient été initiées à l'usage des outils numériques que requièrent souvent ces nouveaux services pour y avoir accès. Entre les courses commandées en lignes et les courses traditionnelles, les personnes âgées optent parfois pour des formes hybrides sans médium, mais avec livraison. Malgré leurs avantages, les livraisons ne remplaceront jamais l'indispensable présence humaine.

Mon amie d'enfance fait ses courses [au magasin], elle paye et ensuite elle se les fait livrer chez elle. **Ça vous intéresserait ça ?** Oh ça oui un jour je vais le faire. (Mme C, Lille)

Mes parents se faisaient livrer des repas. Je pense que c'est vraiment une solution, parce que ma mère est morte à 90 ans et mon père a 100 ans. L'idée, c'était que, en se faisant livrer des repas eh bien... moins de courses, moins de repas, moins de machin. Mais mon père qui ne voyait pas clair s'il avait été tout seul à se débrouiller avec un repas livré, il ne s'en serait pas sorti, ce n'était pas possible. (Mme C, Lille)

8.3 – La (mé)connaissance des programmes de maintien à domicile

Nous avons précédemment mentionné la réticence de certaines personnes à faire appel aux services publics (par exemple de taxi VSL, de navettes à destination des personnes âgées), alors même qu'elles pourraient prétendre y avoir droit.

Est-ce que ça vous arrive d'utiliser des services de taxi ? Non, ni de transport à la demande, je n'en ai pas besoin. Ce que je sais par des amis, c'est qu'il y a une petite voiturette qui conduit des Hortensias au Marché (Place de la Mairie). Elles me disent : « regarde il pleut... viens ! » mais moi je dis : « non » parce que je me force à marcher. Et je tiens à garder cette marche. (Mme W, Tourcoing)

Et quand il fallait amener votre père chez le médecin ? Eh bien il fallait que je l'emmène. **Vous ne faisiez pas appel à un VSL, à un taxi ?** (soupirs) Eh bien déjà, ça coûte cher, et puis... même si c'est remboursé, c'est pas... [citoyen]. Je me disais : « tout ce qu'on peut faire nous-mêmes il faut qu'on le fasse nous-mêmes ». Moi c'est comme ça que j'avais été élevée. Il faut pas exploiter la société. Or maintenant, ce que je vois, c'est que, au contraire... c'est fou la génération de maintenant, c'est : « comment on peut exploiter le

système au maximum ? ». Alors que nous on faisait l'inverse : si on peut faire nous-même, on le fait. Quand ma mère avait été opérée d'un cancer du sein, juste avant Noël et nouvel an, elle avait été mise hors de l'hôpital. Et c'est moi qui l'amenais tous les jours faire ses ponctions. Et c'est vrai qu'elle avait essayé plusieurs fois d'avoir un taxi, machin ; mais elle savait jamais combien de temps ça allait lui prendre, est-ce qu'il allait attendre ? Il fallait le rappeler, elle avait pas de téléphone portable etc. Enfin, c'était compliqué. (Mme C, Lille)

Les complications administratives contribuent grandement à ce que les personnes ne fassent pas valoir leurs droits. Ici, le cas se présente pour une carte de stationnement pour personne en situation de handicap.

J'ai dit [à ma mère] : « Je voudrais qu'on demande une carte handicapée pour papa ». J'veux dire un jour il a été huit jours à l'hôpital de Seclin, je n'ai pas pu me garer sur les places « handicapés ». Et leur parking d'hôpital il est relativement loin et il est en contre-bas donc il y a des marches, des marches, des marches. Et je veux dire, mon père je le prenais par le bras mais il tombait... je ne pouvais rien faire. Et elle me disait : « oui mais il y en a bien d'autres qui en ont plus besoin que nous ». Et moi je lui disais : « maman, des centaines aveugles quand même... » finalement quand j'ai eu tous les papiers, je suis allée les déposer à Gambetta. Puis ça n'arrivait pas donc je voulais aller râler mais ils avaient démenagé à Villeneuve d'Ascq peut-être et puis ils ne répondaient pas au téléphone. Et elle me dit : « oui, c'est normal, c'est parce qu'il fallait que ça traverse cinq commissions » et tout. Mais enfin je ne demande pas quelque chose parce qu'il vient de se faire opérer et qu'il va le falloir gérer pendant un mois. Il allait sur ses 100 ans, il n'allait jamais retrouver la vue, donc il était vraiment aveugle, je ne vois pas pourquoi il fallait cinq jurys différents. (Mme C, Lille)

Les personnes interrogées ont occasionnellement entendu parlé, voire essayé, un service de TAD. Mais ces services n'entrent guère dans le répertoire des routines des personnes.

À Violaines, la mairie elle avait fait un système de navettes. Elle disait aux personnes âgées : « quand vous voulez aller faire vos courses à Carrefour à Auchy, vous nous le dites », ils mettaient un minibus pour que les personnes âgées puissent aller faire leurs courses. **Et il y a pas la même chose à La Bassée ?** Non, parce tout est encore là alors qu'à Violaines il y a pas grand-chose : une boulangerie, une boucherie et puis c'est tout. (Mme Z, La Bassée)

Pour les personnes âgées il y a des navettes mises en place par la mairie. Nous on ne l'a jamais prise. (M. H, Lambersart)

Est-ce qu'il y a du transport à la demande mis en place à Armentières ? Non, et puis ça fait cher. Enfin je ne sais pas si ça existe, mais il y a les taxis. Avec le club dans lequel on est, il y a « Acacia » : c'est une petite voiture / camionnette pour les personnes âgées. C'est intéressant. Ils aident aussi pour les courses. (Mme F, Armentières)

Globalement on constate une relative méconnaissance des services de transport personnalisés disponibles ; par manque d'intérêt, en partie, par manque d'informations surtout. Le TAD mis en place par Ilévia à l'échelle de son réseau n'était jusqu'à maintenant pas accessible sur l'application d'Ilévia. La fusion des services vient à peine de se faire en juin 2020³. Ce service de rabattement sur les arrêts de transports publics, particulièrement utile pour des personnes âgées isolées, bien qu'accessible sans condition d'âge ni de revenu (donc non stigmatisant) est méconnu. Il souffre d'un important déficit de notoriété. Sur le moteur de recherche du site Internet d'Ilévia, aucune des requêtes suivantes : « transport à la demande », « TAD », « transport sur réservation », « réservation » ne mène à la page appropriée, pourtant existante⁴.

Est-ce que vous vous êtes déjà renseignée sur les services que propose la mairie pour les personnes âgées ; pour aider à la mobilité ? Non. Mais si on va à la Mairie ils peuvent nous renseigner. Et puis aux chemins de fer on a le droit à des choses aussi [comme avantages sociaux] (Mme U, La Chapelle d'Armentières)

Vous vous êtes déjà renseignés sur des aides à la mobilité disponibles ? Non, non. Il faudrait peut-être, oui. Non pas encore. (Mme T, Ronchin)

Vous vous êtes renseignés auprès du CCAS des possibilités de transport à la demande offertes par la

³ <https://www.busetcar.com/a-lille-le-tad-de-padam-mobility-est-integre-dans-lapplication-ilevia/>

⁴ <https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/reseau-ilevia/transport-sur-reservation/>

ville ? Non. Non. Moi je connais bien le maire. Je n'ai jamais entendu parler de ça. Mais il y a des villes qui le font. (M. Ö, Sequedin)

Vous avez déjà utilisé des transports à la demande mis en place par la commune ? Non, ils ont des choses eux ? (M. S, Lomme)

C'est vrai que quand on ne pourra plus bouger... **ça ne semble pas vous rassurer...** Non, ça ne m'ennuie pas encore maintenant. Ceci dit, il ne faut pas se leurrer, un jour où l'autre, ça arrivera. À la mairie de Saint-Paul [sur Ternoise] ils avaient mis en place un système à la demande. Il y a des mairies qui le font déjà depuis très longtemps. Mais ici [à Fâches-Thumesnil] il n'y a rien. Ils peuvent vous dire : « il y a le bus ». Oui mais... faut y aller au bus. Et puis le bus, il ne vous dépose pas toujours à l'endroit où vous voulez aller. (Mme I, Fâches-Thumesnil)

La nébulosité des programmes d'aide au maintien à domicile des personnes âgées n'aide pas à rendre lisible l'offre des services disponibles et contribue aussi à cette méconnaissance. Cette nébulosité est sans doute liée aux mille-feuilles de compétences « transport », aux cloisonnements administratifs, aux labyrinthes tarifaires et aux périmètres d'action.

Vous êtes allée voir à la Mairie pour avoir des aides pour vos déplacements ? À la mairie on a une aide : une petite navette mais c'est 2€ par personne. Je ne sais pas si c'est pour un aller-retour ou rien que pour l'aller. Y a en a qui me dise que ce n'est pas cher... mais moi... **Ça peut être une solution pour vous cette navette ?** Oui ça peut être une solution, mais que pour aller voir mon amie. Pas pour autre chose. Car la navette elle n'est que sur Wavrin, elle n'ira pas plus loin. (Mme Q, Wavrin)

La lisibilité des offres de mobilité passe par le fléchage des lieux ressources où l'on pourrait trouver l'information *ad hoc*. À l'heure actuelle, ni les CLIC (voir encadré) ni une quelconque centrale de mobilité n'est citée comme jouant ce rôle de lieu ressource de référence.

Concrètement, quand vous arriverez dans votre résidence, à qui allez vous demander pour connaître les horaires des bus qui passent à proximité, si vous voulez les utiliser ? J'irai demander à la gare. Ou au bureau de tabac. Ils ont les horaires, je crois. (Mme X, Villeneuve d'Ascq)

Le Centre Local d'Information et de Coordination des seniors (C.L.I.C) - relais autonomie.

Les CLIC couvrent l'ensemble du territoire français, car ils sont portés et financés par les départements. Ils sont sous la tutelle de diverses collectivités. 55% des CLIC ont un statut associatif, 10% sont intégrés à des établissements hospitaliers et environ 25% sont intégrés aux services d'une commune ou d'un CCAS (Centre communal d'action sociale).

Cette diversité de tutelles et de formes structurelles nuit à la visibilité de l'action globale des CLIC. Ainsi l'action d'un CLIC peut-elle s'effacer lorsqu'elle est intégrée à la multiplicité des offres de service d'un CCAS. C'est le cas à Lille. Les CCAS constituent de véritables centres d'informations locaux dans le domaine des aides sociales.

Le relais autonomie du CLIC dispose de trois niveaux d'interventions auprès des seniors. Le premier niveau est celui de l'information et du conseil. Il s'agit de conseiller au mieux un senior ou des aidants naturels sur les aides existantes sur leur territoire en faveur du maintien à domicile. Concrètement, une personne âgée ou un proche se rend dans le CLIC dont il dépend suivant son lieu d'habitation. À ce moment, il obtient des informations sur les services qui se présentent à lui dans son environnement de vie. Par exemple, si la personne demande à être aiguillée pour sa mobilité, l'agent du CLIC lui présentera une liste d'acteurs tel qu'Ilévia, Happy Moove pour ceux qui veulent de l'écologie, pour des déplacements porte à porte les VTC... les agents du CLIC n'ont pas vocation à orienter vers un acteur plus qu'un autre, mais vraiment à informer. D'autant plus que les CLIC ne disposent d'aucun service en direct. La seule ressource interne des CLIC, c'est la compétence des référents seniors. Le second et le troisième niveaux sont plus opérationnels. En effet, à ces niveaux des référents seniors interviennent au domicile de la personne âgée (seulement et uniquement si elles ont obtenu son accord), et font une évaluation globale des besoins de la personne concernée. Suite à cette évaluation, un plan d'aide est établi.

D'après le mémoire de stage d'Emma Girard, mai 2020

L'intérêt des centres communaux d'actions sociales (CCAS) est de centraliser bon nombre des services et activités à l'échelle communale et à destination des populations. Mais une seule personne cite explicitement les aides proposées par le CCAS. Une autre parle des repas qu'elle prend au foyer restaurant.

A 70, j'ai dû revoir ma situation [faute de proche]. J'ai été au CCAS à Lesquin. Quelqu'un passe toutes les trois semaines, qui fait mes grosses courses. Actuellement, avec le CCAS, je ne leur demande que de faire mes courses. **Si vous vous apercevez que ça devient compliqué de marcher, vous iriez demander de l'aide au CCAS ?** Oui, oui bien-sûr ! Ils sont là pour ça ! Il y a le prélèvement automatique. (Mme K, Lesquin)

[Ma sœur et moi] on va au foyer restaurant rue de Dunkerque. Ça nous évite de cuisiner, là au moins ça change tous les jours. Alors on est pris en bus ici, puis on est reconduit en bus ici. On mange pour 5.70€. Pour ce prix on a : un potage ou un hors d'œuvre, un plat consistant avec légumes – pommes de terre – viande, du beurre, le dessert, une petite bouteille de bière ou de vin et le café. Ce n'est que le midi. (Mme F, Armentières)

Les personnes aisées, quant à elles, savent que l'argent résout beaucoup de problèmes et ne se soucient guère de leurs problèmes de mobilité futurs. La question de l'accès à l'information et aux services sociaux vaut donc davantage pour les personnes âgées pauvres.

Quand vous n'aurez plus de voiture, vous envisagez de prendre un caddie pour faire de plus petites courses ? Je crois qu'il y a beaucoup d'aides possibles. Donc je pense que le déplacement ne sera jamais un gros problème [pour nous]. Si on en a besoin, on sortira accompagné. (M. M, Bondues)

8.4 – L'impact des politiques publiques

La sociologie politique l'a bien montré, les personnes âgées votent plus que le reste de la population. Elles se sentent particulièrement concernées par la *chose publique*. Au quotidien, elles se soucient de leur cadre de vie et interpellent volontiers les élus pour leur donner leur avis.

Moi je l'ai déjà dit au maire : les trottoirs Monsieur le maire, ils sont faits pour qui ? Je lui dis qu'il y a les voitures, les poubelles, les crottes de chien, les trottinettes, les vélos [et ça suffit]. (Mme F, Armentières)

Les personnes dont le rayon d'action spatial est étendu continuent à s'intéresser aux grands choix d'investissement de la métropole et aux orientations prises en matière de transport.

Je ne comprends pas pourquoi il n'y a jamais eu de liaison faite [entre l'aéroport de Lesquin] et la gare de Lille. Moi je trouve, qu'au niveau des déplacements, Arthur Notebart avec le métro a fait quelque chose de fantastique. Je trouve excellent comme idée que Pierre Mauroy ait mis Lille-Europe en plein centre de Lille et pas dans un village ; mais alors depuis... j'ai l'impression qu'on n'a pas eu de grandes choses ! (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

Les politiques publiques de mobilité et la révision des schémas de transport, ne manquent pas d'interpeller les personnes âgées. On a vu précédemment à quel point les problèmes de stationnement contribuent à l'éviction des personnes âgées des centre-villes. Le témoignage qui suit montre que certaines personnes comprennent bien les orientations qui ont été données aux politiques publiques métropolitaines, même si elles en font parfois les frais.

Quand on va sur Lille... avec tous les changements qu'il y a eu lieu. Les zones 30, les sens de circulation... [c'est compliqué]. Pourtant j'ai travaillé sur Lille. Mais aujourd'hui, j'ai quasiment l'impression d'être un étranger quand je me déplace sur Lille. Avant-hier, je suis allé à Wasquehal et à Lille. Donc j'ai fait Wasquehal-Lille. J'ai voulu prendre l'avenue du peuple Belge. Mais pfff... c'était impossible. Il m'a fallu faire plusieurs décrochements. Le tout en zone 30. Je comprends le besoin de sécurité... Mais il y a aussi un message : « on ne veut plus qu'il y ait de voiture à l'intérieur de la ville ». C'est fait pour en sortir, mais compliqué pour y rentrer et y circuler. **Ça dissuade...** Tout est fait pour qu'on utilise les transports en commun... **Et ça marche ?**

Globalement, c'est ce que je fais. Sauf que parfois c'est plus compliqué. Parce que... aller au tram. Arriver... prendre le métro. Et encore faire 2km à pied. Là... je prends la voiture. Surtout qu'arrivé sur place, j'ai de la place pour me garer. Mais j'ai été administrateur à l'UDAF, c'est du côté du Palais des Beaux Arts. Là, le stationnement est plus compliqué. Je prends systématiquement les transports en commun. (M. Ü, Marcq-en-Baroeul)

En fin de compte, les politiques de mobilité qui découragent l'usage de la voiture en ville-centre produisent des effets bien réels sur les itinéraires des personnes âgées. Cependant, les politiques de mobilité concernant davantage les zones périurbaines semblent beaucoup moins comprises, ce qui n'aide pas les personnes à y adhérer.

Quand j'arrive de Strasbourg, où est-ce que j'ai mes premiers bouchons ? En arrivant dans l'agglomération de Lille ! Donc il y a vraiment quelque chose à faire. Quand je vois à Sainghin [en Weppes] tous les travaux, les parkings... c'est la MEL qui fait ça. Quand je vois tous ces millions-là... Et dans le même temps les choses de bases qui devraient être faites... Une voisine en face est avocate ; elle m'a dit qu'elle avait une réunion à Lille qui s'est terminée à 17h30 et elle a mis 2h30 pour rentrer à Sainghin ! Tout le monde se plaint. Une des raisons aussi pour laquelle je ne vais plus à Auchan c'est qu'on passe par la 41 et on est dans les bouchons. Moi je pense que depuis quelques années les problèmes de fond concernant les déplacements à la MEL n'ont pas été résolus. Et puis les trains... parce que quand même on a un avantage à Sainghin, c'est qu'on a une gare bien desservie. Mais il paraît qu'il va y avoir beaucoup moins de trains qui s'arrêteront à Sainghin ! Ça ne va pas arranger les choses ça. Et dans ce cas je ne comprends pas pourquoi ils triplent [la taille] du parking devant la gare. (Mme R, Sainghin-en-Weppes)

Il y a un véritable enjeu à avoir une communication claire et pédagogique auprès des populations lorsque des choix d'aménagements sont programmés et à plus forte raison actés. Les personnes âgées, en particulier, y sont particulièrement attachées parce que particulièrement réceptives à cette information institutionnelle.

Conclusion

Tout au long de ce rapport d'enquête, nous avons sporadiquement esquissé des propositions d'action ou de réflexion. Ces propositions émanent et découlent directement des témoignages recueillis et des difficultés que les personnes âgées vivant au sein du territoire de la MEL rencontrent. Elles ont le mérite d'avoir été peu filtrées de notre part. En effet, ce rapport visait à présenter les témoignages avec une relative exhaustivité, et à les consigner, bruts, avec un minimum d'interprétation. Au fond, ces propositions sont une mise en forme et une mise en mot des aspirations de la population âgée. Il est maintenant temps d'en faire la synthèse.

La nouvelle génération de personnes âgées, celle qui entre dans le quatrième âge aujourd'hui et dont on qualifie parfois les membres de papy-boomers (puisque issus du baby-boom d'après-guerre), nous semble être une génération particulière. Au-delà de l'importance du poids démographique de cette génération, ses représentants se disent étroitement attachés à leur indépendance. Ce qui n'est pas sans contradiction à l'heure où ils entrent dans l'âge de la dépendance.

Les baby-boomers, contrairement aux membres des générations qui les ont précédées, ont été en mesure de s'émanciper relativement rapidement de la tutelle parentale et, pour beaucoup d'entre eux, ont disposé des moyens économiques leur permettant d'envisager devenir propriétaire, tirant parti d'une conjoncture économique favorable (Les Trente Glorieuses). Cette situation historiquement inédite a contribué à l'émergence du rêve pavillonnaire ; avec ses conséquences urbanistiques d'une part, ses dépendances à l'automobile d'autre part. Les baby-boomers ont largement participé à l'importation en milieux moins denses des modes de vie urbains.

La voiture, sans aucun doute, apparaît comme le véhicule emblématique de cette génération. *Il démarre quand je veux, il emporte ce que je veux, il va où je veux.* Cette capacité à prendre le volant à tout moment et à improviser en temps réel un programme d'activités est étroitement associé, dans les représentations, à la « liberté ». Elle contribue aussi à dessiner les contours d'une vie autonome désirable.

Les personnes vieillissantes, en particulier lorsqu'elles se sentent physiquement diminuées, se considèrent vulnérables. Elles sont, davantage que le reste de la population, en recherche de sécurité et de garanties. Mais si les accidents de la route sont à l'origine de l'une des principales causes de mortalité prématurée dans le monde, la voiture reste, assez paradoxalement, porteuse d'une image rassérénante. Pour plusieurs personnes, elle est l'espace sécurisant dans lequel on s'enferme pour se protéger lorsqu'on se déplace dans un espace urbain parfois envisagé comme hostile.

L'enquête décortique, en effet, un processus d'éviction des personnes âgées des villes-centres, théâtres des vies d'actifs aux rythmes intenses. Les racines de ce processus sont tant endogènes qu'exogènes. Il y a d'une part ces politiques publiques qui dissuadent l'usage de la voiture (et pénalisent celles et ceux qui y sont trop attachés), en particulier les politiques tarifaires de stationnement, souvent mal vécues, et les tailles des emplacements (jugés pas assez spacieux) qui contraignent à des manœuvres complexes (car les personnes éprouvent des difficultés à se représenter l'empatement du véhicule). Il y a d'autre part, en ville-centre, des personnes dont on se méfie et auxquels on prête d'éventuels comportements agressifs. La ville a changé et sa population avec. Or on s'en rend davantage compte quand on l'a quittée de longue date. Ce qui est le cas des nombreux baby-boomers partis vivre dans des communes périurbaines pour accéder à la propriété, parfois pavillonnaire.

Il va sans doute être plus délicat d'accompagner les représentants de la génération du baby-boom à bien vivre le quatrième âge que ceux des générations précédentes. Il faudra réussir à convaincre certains de l'impossibilité de vieillir loin de tout commerce et services. Il faudra en convaincre d'autres qu'ils ne peuvent pas indéfiniment être autonomes et continuer à mettre un point d'honneur à ne faire appel à aucune aide. Il faudra enfin identifier ceux qui ne disposent

d'aucune possibilité de solliciter l'aide d'un proche. Comme nous l'avons montré, les proches jouent un rôle important pour permettre aux personnes âgées de compenser ou d'atténuer les difficultés rencontrées au quatrième âge. Un diagnostic du niveau d'autonomie (degré de dépendance / indépendance) d'une personne âgée peut aussi s'appuyer sur le rayon d'action spatial des lieux qu'elle fréquente encore.

Il y a probablement, de ce point de vue, une carte à jouer pour les bourgs s'engageant dans un processus de revitalisation de leurs centres-bourgs (commerces, services, habitat). Ils peuvent espérer devenir une alternative aux villes-centres tout en offrant tous les services dont les personnes âgées ont besoin pour conserver un mode de vie autonome. Outre la valorisation de la voiture, l'enquête montre que les personnes âgées valorisent la marche, y compris sur des distances conséquentes. Il convient sans doute d'en tirer parti pour leur offrir les conditions d'une vie quotidienne apaisée au sein des bourgs où les distances sont « marchables ». La démarche des « villes amies des aînés » qui veillent, par exemple, à placer des bancs dans l'espace urbain à intervalles régulier va dans le bon sens.

Les préconisations que nous formulons relèvent d'abord d'une amélioration et d'une harmonisation de l'information. Par exemple, nous avons pointé le succès de la pratique de l'intermodalité (voiture + transport en commun) auprès de plusieurs personnes âgées ne souhaitant plus s'aventurer en ville en voiture. Elles réinventent, à leur manière, le principe du parking relais. Le succès des parkings P+R auprès des personnes âgées pourrait être bien plus important s'ils étaient plus clairement identifiés comme gratuits. On peut encore prendre en exemple l'information relative aux aides mises en places et auxquelles les personnes âgées peuvent avoir accès (transport à la demande, VSL, livraison de repas...). Le CLIC (Centre Local d'Information et de Coordination des seniors) reste bien souvent méconnu. Les services proposés par un CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) le sont un peu moins mais de façon très inégale selon les territoires. Et les services dédiés (ou non) aux personnes âgées que propose le réseau Ilévia sont peu accessibles sur Internet.

Nos préconisations relèvent aussi de l'accompagnement au sevrage automobile. En effet, la dépendance à l'indépendance est l'un des principaux points communs aux différentes personnes interrogées. La génération des baby-boomers s'est construite sur des valeurs individualistes. Mais à l'heure où cette génération devient plus vulnérable, parfois malade, l'indépendance perpétuelle est insensée et illusoire. C'est à cette contradiction-là qu'il convient d'apporter des réponses. On peut assurément compter sur le soutien des proches. Les proches sont des personnes clés dans l'accompagnement des personnes âgées engagées dans un processus d'arrêt de la conduite. Ils jouent un rôle d'observateur et sonnent l'alarme quand ça devient nécessaire. Toutefois, les conjointes peuvent jouer un double-jeu, notamment quand leur propre mobilité est conditionnée par l'aptitude à la conduite de leurs maris. L'impréparation féminine à une mobilité sans conjoint fait écho à l'impréparation masculine à une vie domestique sans conjointe. Par ailleurs, tous les enfants ne côtoient pas leurs parents âgés quotidiennement. Ils peuvent ne prendre conscience d'une altération de leurs aptitudes que tardivement. Les responsabilités qui pèsent sur le corps médical, enfin, sur qui on compte pour juger un individu apte ou inapte à la conduite sont lourdes. Elles pourraient faire l'objet de conventions claires et des procédures pour dégager le médecin de sa responsabilité lorsque le patient est informé d'une incapacité, pourraient être mises en place.

Toutes ces préconisations ne relèvent pas des compétences de la MEL. Certaines, cependant, peuvent être mises en place assez simplement. C'est le cas de formes d'accompagnement des personnes âgées à (re)découvrir les transports en commun suffisamment tôt pour mieux vieillir ; ou d'accompagnement des personnes âgées à se (re)familiariser avec les villes-centres en groupe, sous la forme de pédibus. Comme un interlocuteur nous l'a fait remarquer, on n'apprend pas à vieillir. C'est pourtant très utile de s'y être préparé à l'avance.

Ces préconisations sont évidemment indicatives, tant il est nécessaire de les nuancer et de les confronter maintenant aux connaissances accumulées et aux résultats des politiques publiques déjà menées dans d'autres contextes, en France comme à l'étranger. Ce sera l'objet d'un second rapport, davantage bibliographique, qui aura pour ambition d'établir un état de l'art des

connaissances sur les liens entre mobilité et âge avancé.

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Direction territoriale Nord-Picardie : 2, rue de Bruxelles - CS 20 275 - 59019 Lille Cedex

Tél : +33 (0)3 20 49 60 00 – fax : +33 (0)3 20 53 15 25

Siège social : Cité des mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30

Établissement public - Siret 130018310 00016 - TVA Intracommunautaire : FR 94 130018310 www.cerema.fr