



HAL
open science

Mobilité des seniors de la Métropole Européenne de Lille Résultats issus de l'enquête qualitative 2022 - Témoignages thématiques

Joël Meissonnier

► **To cite this version:**

Joël Meissonnier. Mobilité des seniors de la Métropole Européenne de Lille Résultats issus de l'enquête qualitative 2022 - Témoignages thématiques. Cerema HdF. 2022. halshs-04134855

HAL Id: halshs-04134855

<https://shs.hal.science/halshs-04134855v1>

Submitted on 20 Jun 2023

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 seniors de la Métropole Européenne de Lille

Résultats issus de l'enquête qualitative 2022
Témoignages thématiques



RAPPORT D'ÉTUDE

26/12/2022

N° NOVA : 20-HF-0042 N20-2694

Produit conçu avec le système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

Le Cerema est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, présent partout en métropole et dans les Outre-mer grâce à ses 26 implantations et ses 2 400 agents. Détenteur d'une expertise nationale mutualisée, le Cerema accompagne l'État et les collectivités territoriales pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires par l'élaboration coopérative, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport. Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche incarné notamment par son institut Carnot Clim'adapt, le Cerema agit dans 6 domaines d'activités : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Site web : www.cerema.fr

Mobilité des seniors de la Métropole Européenne de Lille

Résultats issus de l'enquête qualitative 2022

Témoignages thématiques

26/12/2022

Commanditaire : Métropole Européenne de Lille

Auteur : Joël Meissonnier

Joël Meissonnier – CEREMA Hauts-de-France, Département DATHa – MATRiS
Tél. : +33(0)3 20 49 61 34
Courrier : joel.meissonnier@cerema.fr
Cerema HdF, 44 ter rue Jean Bart, CS 20275, 59019 Lille Cedex

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V1	15/12/22	Version relecture
V2	26/12/22	Version corrigée
V3	02/05/23	Version corrigée

Références

N° d'affaire : 20-HF-0042 N20-2694

Devis n° :

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
Meissonnier J.	DATHa - MATRiS	Auteur principal	15/12/22	J.M.
Bodard G.	DATHa - MT	Relectrice	26/12/22	G.B.
Baudry V.	DATHa - MT	Relectrice	26/12/22	V.B.
Palmier P.	DATHa - MT	Relecteur	26/12/22	P.P.
Tebar M.	DATHa – MT	Relectrice	02/05/23	M.T
Hiron B.	Dtech TV	Relecteur		

Résumé de l'étude

Ce troisième volet de l'enquête qualitative « panel senior » vient décrire l'évolution des pratiques de déplacement des ménages enquêtés annuellement. Dans une perspective compréhensive et qualitative, elle permet d'explorer les contraintes et enjeux qui pèsent sur les mobilités des seniors de la métropole lilloise au fur et à mesure de leur avancée en âge, au fil des déménagements et des évolutions de mode de transport, quand la santé se dégrade, au fil des évolutions des politiques publiques, lorsque des changements se produisent dans l'aménagement urbain, lorsque de nouvelles technologies doivent être adoptées pour continuer à se déplacer.

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Personnes âgées, seniors	Méthodes qualitatives
Mobilités quotidiennes et occasionnelles	Évolutions annuelles
Enquête panel	Anticipation
Métropole lilloise	

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- Accès libre : document accessible au public sur internet
- Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

SOMMAIRE

1	CONTEXTE ET OBJET DE L'ÉTUDE.....	9
2	QUELLES ÉVOLUTIONS DES PRATIQUES MODALES EN 2022 ?.....	20
2.1	La voiture.....	20
2.1.1	Achat et revente de véhicules.....	20
2.1.2	Usages collaboratifs de la voiture.....	22
2.1.3	Stationnement.....	23
2.2	La marche.....	25
2.3	Les transports en commun urbains.....	26
2.4	Le train et l'avion.....	27
2.5	Le vélo.....	28
3	QUELLE CONNAISSANCE ET MAÎTRISE DE L'OFFRE DE TRANSPORT ?.....	31
3.1	L'offre de services liés à l'automobile.....	31
3.1.1	L'assistance à la conduite.....	31
3.1.2	La correction de trajectoire anti-assoupissement.....	32
3.1.3	Le freinage d'urgence.....	34
3.1.4	Le détecteur de présence dans les angles morts.....	35
3.1.5	L'assistance au stationnement.....	36
3.2	Les offres de transport collaboratives et partagées.....	38
3.2.1	L'offre de covoiturage.....	38
3.2.2	L'offre de VLS.....	38
3.2.3	L'offre d'auto-partage.....	39
3.3	L'offre de transport en commun.....	40
3.3.1	Zoom sur la connaissance des offres tarifaires.....	44
3.3.2	Zoom sur le rechargement des titres sur les cartes <i>Pass Pass</i>	47
3.3.3	Zoom sur la connaissance des offres numériques.....	48
3.4	L'offre de services personnalisables.....	51
3.4.1	Connaissance de l'offre de TAD.....	51
3.4.2	Connaissance de l'offre VTC.....	54
3.4.3	Connaissance des services d'accompagnement dédiés aux personnes âgées.....	55
4	QUELLE CONNAISSANCE ET MAÎTRISE DE L'OFFRE RÉSIDENTIELLE ?.....	59
4.1	La recherche de logement.....	59

4.2	L'offre résidentielle en maison de retraite et résidences pour personnes âgées.....	60
4.3	L'offre alternative d'habitat groupé intergénérationnel.....	62
5	L'ANTICIPATION DES VIEUX JOURS EN PRATIQUE.....	63
5.1	Où en est l'anticipation de la démotorisation liée à l'âge ?.....	63
5.2	Pour anticiper : toujours disposer d'une alternative.....	66
5.3	Recentrer ses activités localement.....	66
5.4	La vie en couple nuit-elle à l'anticipation ?.....	67
5.5	Illusion de permanence et processus de résistance au changement.....	68
5.6	Quelle relocalisation résidentielle par anticipation ?.....	68
5.7	Quelle place pour la transition écologique dans les processus d'anticipation de l'avenir ?.....	70
6	QUELS DISPOSITIFS D'ASSISTANCE POUR FAIRE FACE AUX DÉPENDANCES ?.....	71
6.1	Davantage d'assistance à l'anticipation ?.....	71
6.2	Davantage de services à la personne à domicile ?.....	72
6.3	Quid de l'usage du fauteuil roulant en ville ?.....	73
7	QUAND VIEILLIR POUSSE À FAIRE UN LIEN ENTRE MOBILITÉ ET SÉCURITÉ.....	76
7.1	Sécurité sanitaire : le COVID, rien qu'un mauvais souvenir ?.....	76
7.1.1	Prolongation des habitudes prises.....	77
7.1.2	Incertitude et expectative.....	78
7.1.3	Retour aux routines antérieures au Covid.....	79
7.2	Sentiment d'insécurité et intégrité physique.....	79
7.3	L'insécurité routière.....	80
7.3.1	Prises de risques.....	81
7.3.2	Infractions.....	82
8	MOBILITÉS DE DEMAIN.....	82
8.1	La location : solution d'avenir ?.....	82
8.2	Le covoiturage intergénérationnel solidaire : solution d'avenir ?.....	84
8.3	La gratuité dans les transports : solution d'avenir ?.....	86
8.4	Le véhicule autonome : LA solution pour les seniors ?.....	88
9	CONCLUSIONS ET PRÉCONISATIONS.....	91

Table des illustrations

Illustration 1: Liste des ménages participant au panel.....	10
Illustration 2: Descriptif synthétique des ménages (17 couples, 9 femmes seules, 1 homme seul)	11
Illustration 3: Situation géographique des 27 ménages rencontrés.....	19
Illustration 4: Le parcours alternatif de M. E via la Belgique.....	31
Illustration 5: Fiche horaire des lignes 61 et 61R (sur réservation).....	51
Illustration 6: Double page « Bien vieillir » du numéro Hors série n°1 d'octobre 2022 du Ronchin Magazine.....	94

1 CONTEXTE ET OBJET DE L'ÉTUDE

Ce rapport fait suite à la troisième vague d'enquête qualitative sous forme de panel commandée par la Métropole Européenne de Lille. En effet, nous avons réinterrogé 27 ménages âgés de la Métropole :

- une première fois au cours de l'hiver 2019-20.
- une seconde fois au début de l'année 2021.
- une troisième fois au début de l'année 2022.

L'intérêt d'un panel réside dans la possibilité de mieux comprendre des processus à l'œuvre d'un point de vue longitudinal. Alors qu'une relation de confiance s'est désormais installée avec ces familles, nous avons cherché à savoir ce qu'une année de plus pouvait avoir comme conséquences à leur âge et à connaître le lot des bonnes ou moins bonnes surprises que cette année supplémentaire avait apporté en termes de mobilité.

Après une année 2021 où nous avons focalisé notre attention sur les conséquences de la pandémie de Covid-19 sur la mobilité des personnes âgées ; en 2022, nous avons, en concertation avec les commanditaires de l'étude, focalisé notre regard sur la connaissance et la maîtrise des offres de transport existantes ainsi que sur la connaissance des offres résidentielles envisageables quand un déménagement était à l'ordre du jour. Cette question en a amené une autre, sous-jacente, celle de l'anticipation. C'est pourquoi nous développons cette année un rapport structuré autour de ce mot clé. Quelle anticipation fait-on de nos vieux jours et à quel moment s'en inquiète-t-on ? Quelles assistances imagine-t-on face à la perspective d'une dépendance ? Quel rapport entretient-on à la sécurité en mobilité quand on vieillit ? Quelles postures enfin les seniors ont-ils face aux solutions de mobilité de demain ?

D'un point de vue méthodologique, l'actualité sanitaire n'étant pas terminée, nous avons laissé le choix aux personnes interrogées des modalités d'entretien. Elles pouvaient soit accepter un entretien à domicile et en face-à-face, soit préférer un entretien téléphonique. Ci-dessous, nous avons repris pour mémoire (illustrations 1 & 2) l'ensemble des informations descriptives qui caractérisent les ménages interrogés.

Dans ce troisième rapport, nous utilisons indifféremment les termes *seniors*, *personnes âgées* ou *aînés* pour désigner l'ensemble des personnes de notre échantillon appartenant au groupe d'âge '65 ans et plus' en 2020 (date de démarrage de l'enquête). Le terme *baby-boomer* apparaît çà et là. Le cas échéant, il souligne l'appartenance des personnes citées à une culture générationnelle.

On distingue en sociologie les notions de strate d'âge, de groupe d'âge et de génération. La première permet de différencier la succession des étapes physiologiques qui constituent un parcours de vie ; la seconde désigne l'ensemble des personnes appartenant à une même tranche d'âge à un instant T. Quant à la notion de génération (ou cohorte), elle « met davantage l'accent sur le partage d'une même vision du monde du fait d'une socialisation commune »¹ au cours de périodes historiques remarquables comme ont pu l'être, en France, les insurrections de la jeunesse en mai 1968. Le partage de valeurs communes constitue donc le socle d'une appartenance à une génération et il est « important de ne pas penser uniquement le vieillissement à partir de l'âge chronologique »². Nous reviendrons sur ce point dans le dernier rapport (en 2023) où nous tenterons d'affecter ou non les personnes interrogées à la génération du baby-boom.

¹ Caradec Vincent (2022), *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*, Paris, Armand Colin, coll. 128, 4ème édition.

Pseudo	Adresse tronquée	Âge de la personne de réf. au moment de la 1ère enquête		PCS
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 CHAPELLE 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.		

Illustration 1: Liste des ménages participant au panel

² <https://theconversation.com/vieillir-lage-est-il-un-bon-repere-200760>

Illustration 2: 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.</p> <p>1970 : Il réside et travaille à Merville</p> <p>1975 : Mariage</p> <p>1977 : Déménagement à Lille</p> <p>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</p> <p>1970 : Mariage + naissance du premier enfant, vit à Tourcoing.</p> <p>1972 : Naissance du deuxième enfant</p> <p>1985 : Divorce</p> <p>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.</p> <p>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</p> <p>1973 : Naissance de son fils + maîtrise d'anglais</p> <p>1974 : Poste de bibliothécaire</p> <p>1977 : Divorce</p> <p>1981 – 85 : Période où elle utilise le vélo</p> <p>1995 : Nouveau compagnon</p> <p>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 dans l'équipe de direction d'un 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 Mobylette</p> <p>1972 : Permis obtenu à l'armée</p> <p>1974 : Mariage</p> <p>1977 : Premier enfant</p> <p>1979 : Deuxième enfant</p> <p>1987 : Déménagement à Hellemmes</p> <p>1990 : Deuxième voiture</p>

	2005 : Retraite
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) 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 traîner 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.</p>

	<p>1966 : Mariage + emploi à Lille</p> <p>1967 : Naissance du fils</p> <p>1970 : Naissance de la fille + arrêt de la carrière de Mme H</p> <p>1970 – 1974 : emprunt de la voiture des parents de M. H</p> <p>1974 : 1ère voiture.</p> <p>1996 : Déménagement à Lambersart</p> <p>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'entrevue. 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</p> <p>1960 : Mariage + déménagement à Wasquehal</p> <p>1961 : 1^{er} enfant</p> <p>1964 : 2^{ème} enfant</p> <p>1973 : Emménagement à Bondues (pavillon)</p> <p>1982 – 94 : Mme M ouvre une boutique de vêtements</p> <p>1996 : Retraite de M. M</p> <p>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 Fives 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.</p> <p>1965 : M. N travaille comme apprenti dans une usine de Fives</p> <p>1966 : Service militaire</p> <p>1967 : M. N travaille à la mairie de Lille</p> <p>1968 : Le couple vit à Roubaix</p> <p>1968 : M. N travaille à la communauté urbaine.</p> <p>1969 : Déménagement de Roubaix à Wattrelos (logement de fonction de Mme N)</p> <p>1972 : Naissance du premier enfant</p> <p>1973 : Naissance du second enfant</p> <p>1973 : M. N travaille aux HLM</p> <p>1974 : Déménagement de Wattrelos à Roncq</p> <p>1978 : Mme N a un poste à Roncq.</p> <p>1987 : M. N travaille à la mairie de Tourcoing.</p> <p>1995 : Emménagement dans une maison à Roncq.</p> <p>2000 : Mme N est à la retraite</p>

	2006 : M. N est à la retraite
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.</p> <p>1974 : Embauche à Maubeuge</p> <p>1976 : Mariage et départ du foyer parental</p> <p>1978 : Leçon de conduite + code</p> <p>1997 : Divorce</p> <p>1998 : Mutation à Valenciennes</p> <p>1999 : Remariage</p> <p>2004 : Mutation à Lille + déménagement à Wasquehal.</p> <p>2005 : Mutation à Roubaix + déménagement à Roubaix.</p> <p>2007 : Décès de son second mari + emménagement dans l'appartement actuel.</p> <p>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.</p> <p>1970 : Premier emploi de M. P à Roubaix.</p> <p>1974 : Mariage + emménagement à Roubaix + embauche de Mme P.</p> <p>1976 : Permis de M. P + naissance de leur fille</p> <p>1981 : Permis de Mme P</p> <p>1985 : Accident de la route (M. P roule sur le pied d'une enfant).</p> <p>1990 : Suite à un licenciement, M. P travaille à l'hôpital.</p> <p>1991 : Fermeture de l'entreprise Phildar.</p> <p>1991 : Mme P reste dans le textile et trouve un travail à Marcq-en-Baroeul (BDHV).</p> <p>2001 : Mme P est licenciée et trouve un travail chez Auchan.</p> <p>2011 : Mme P est à la retraite</p> <p>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.</p> <p>1958 : Rencontre avec son mari.</p> <p>1960 : Naissance du premier enfant.</p> <p>1962 : Mariage</p> <p>1964 : Naissance du 2ème enfant.</p> <p>1968 : Naissance du 3ème enfant.</p> <p>1974 : Naissance du 4ème enfant.</p> <p>2012 : Décès du mari de Mme Q.</p>

	2017 : Accident et forte réduction de mobilité.
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.</p> <p>1962 : Permis</p> <p>1964 : Mariage</p> <p>1965 : Naissance du 1^{er} enfant.</p> <p>1973 : Naissance du 2eme enfant.</p> <p>1974 : Changement de poste.</p> <p>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.</p> <p>1953 : Premier poste dans un cabinet de comptable.</p> <p>1954-56 : Service militaire.</p> <p>1957 : Embauche chez Cargill + première voiture</p> <p>1967 : La famille déménage de Lille à Lomme pour ouvrir une « maison de commerce ».</p> <p>1968 : Décès du père de M. S.</p> <p>1989 : M. S fait l'objet d'un « départ anticipé » à la retraite.</p> <p>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.</p> <p>1954 : Permis de Mme T</p> <p>1957 : Mariage + emménagement à Bousies</p> <p>1958 : Permis de M. T</p> <p>1959 : Emménagement à Ronchin</p> <p>1960 : Naissance du 1^{er} enfant</p> <p>1962 : Naissance du 2^{ème} enfant</p> <p>1988 : Retraite de M. T</p> <p>1991 : Retraite de Mme T</p> <p>2017 : Mme T arrête de conduire (DMLA)</p> <p>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</p>

	<p>1954 : Naissance 2ème enfant</p> <p>1957 : Naissance 3ème enfant</p> <p>1959 : Naissance 4ème enfant</p> <p>1968 : Emménagement à La Chapelle d'Armentières</p> <p>1981 : Permis de Mme U</p> <p>1986 : Retraite de M. U</p> <p>1999 : Retraite de Mme U</p> <p>2012 : Retraite de la fille aînée de M. et Mme U</p> <p>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 sœurs. 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</p> <p>1968 : Emménagement de la famille à Lambersart</p> <p>1971 : La ferme familiale est vendue</p> <p>1971 : Emploi de comptable (commerce de chaussures).</p> <p>1977 : Décès du père de Mme V</p> <p>1980 : Rachat de la maison à ses frères et sœurs</p> <p>1990 : Décès de la mère de Mme V</p> <p>1996-2000 : Période sans conduire</p> <p>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</p> <p>1970 : Premier emploi de Mme W, à Tourcoing</p> <p>1987 : Mme W part en Provence (Cap Martin, Cannes, Mougins, Vallauris) pour y trouver du travail.</p> <p>1990 : Mariage et emménagement à Wulverdinghe + retraite anticipée de M. W</p> <p>1990-92 : Période où Mme W travaillait la semaine à Paris et revenait le WE.</p> <p>1998 : M. W arrête de conduire, revente de la voiture</p> <p>2000 : Mme W arrête de travailler pour s'occuper de son mari.</p> <p>2011 : Emménagement à Tourcoing.</p>
Mme X Villeneuve d'Ascq	<p>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.</p> <p>1958 : Permis</p> <p>1969 : Poste à Flers + déménagement à Mons-en-Barœul.</p> <p>1974 : Emménagement à Villeneuve d'Ascq</p> <p>1994 : Retraite</p> <p>2018 : Décès de sa fille</p> <p>2020 (mars) : Emménagement programmé en résidence pour personnes âgées à Mons-en-Barœul.</p>

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

Nous le savions en commençant l'enquête, l'attrition de l'échantillon serait mécanique en raison des risques de lassitude d'une part, de l'aggravation de l'état de santé des participants et participantes âgés d'autre part. Si nous sommes parvenus à réinterroger une seconde fois tout le monde en 2021, malgré la pandémie, nous n'avons pas eu autant de chance en 2022. Malgré tous nos efforts, nous ne sommes pas parvenus, à recontacter certains participants, à savoir :

- M. et Mme I n'habitent manifestement plus chez eux. Le numéro de téléphone n'est plus attribué. Rappelons que l'année 2021 avait été particulièrement éprouvante pour eux. M. I était en hospitalisation à domicile « pour une tumeur » et ne s'exprimait plus que par gestes. Quant à Mme I, elle avait perdu en grande partie la vue en raison d'une DMLA. Ils ont assez probablement déménagé dans un établissement plus adapté à leur état de santé.
- Quand nous avons réussi à contacter M. et Mme P, ils étaient sur le départ, prêt à quitter leur logement de Roubaix pour plusieurs mois car ils passent le printemps et l'été dans un chalet du Douaisis sans moyen de communication. Ils ont refusé de participer à l'enquête cette année.
- Mme R est restée injoignable, malgré des dizaines de tentatives pour la joindre.
- M. et Mme T sont restés injoignables, malgré des dizaines de tentatives pour les joindre.

- Mme U a décroché mais n'étant pas disponible, nous a donné un rendez-vous téléphonique quelques jours plus tard. Elle n'a ensuite jamais plus décroché. Elle nous signifie probablement sa volonté de ne plus participer au panel.
- Mme Z a explicitement demandé à quitter le panel en argumentant que son mari avait eu un grave accident.

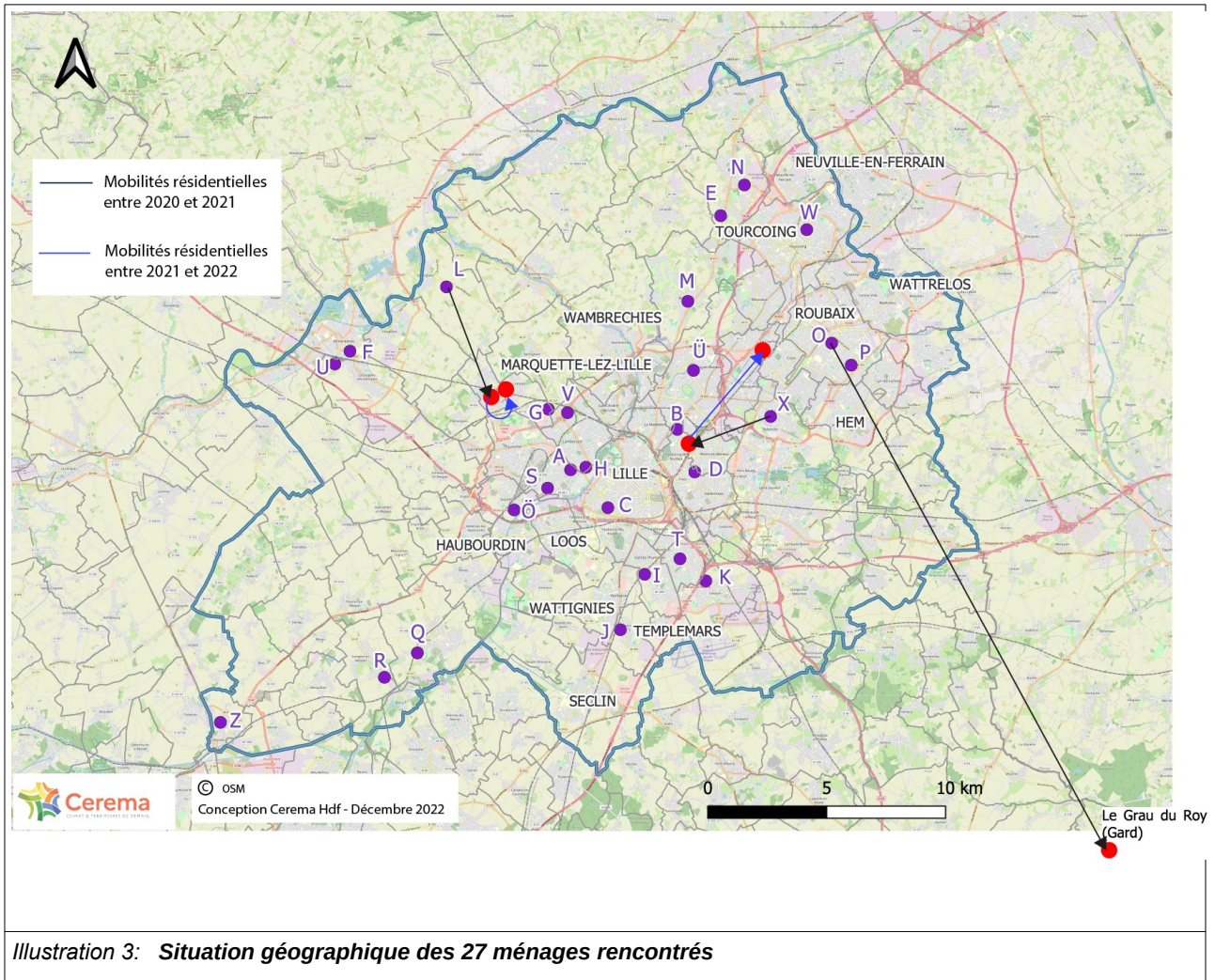


Illustration 3: *Situation géographique des 27 ménages rencontrés*

Du point de vue des évolutions des localisations résidentielles connues (illustration n°3), il y a eu deux déménagements entre 2021 et 2022. M. et Mme L, à Pérenchies, ont emménagé dans l'appartement neuf qu'ils avaient acheté et ont quitté le logement qu'ils occupaient à titre provisoire dans l'attente qu'il leur soit livré. Mme X est parvenue à quitter sa résidence senior de Mons-en-Baroeul. Elle est désormais locataire à Wasquehal d'un logement social neuf.

2 QUELLES ÉVOLUTIONS DES PRATIQUES MODALES EN 2022 ?

Nous avons eu la chance d'interroger les seniors participants au panel à trois reprises déjà. Cette approche longitudinale offre à voir un bon aperçu des directions que prennent les évolutions de pratiques de déplacement au fil du temps. Nous proposons ici d'en brosser le tableau mode par mode.

2.1 La voiture

Comme nous avons déjà pu en faire le constat l'an passé, la principale évolution en matière de conduite automobile chez les personnes interrogées consiste en une réduction du nombre de kilomètres parcourus d'année en année. Si nous avons pu associer cette réduction à la pandémie de COVID en 2020-21, certaines personnes continuent à évoquer une diminution des distances parcourues sans pour autant la justifier par des motifs sanitaires en 2022.

Je conduis très peu finalement sur une année. Là, j'ai fait 12 000 km sur 2 ans donc ce n'est pas beaucoup (M. D)

Nous avons montré que cette décroissance mobilière concerne les longs voyages touristiques et de vacances au premier chef ; mais elle n'épargne pas les plus petits déplacements occasionnels non plus. Les personnes évoquent les souvenirs d'un jour de renoncement à la mobilité, un jour où l'on se sent moins en forme que les autres, par exemple. Lorsqu'il y a diminution ou arrêt de la conduite, le facteur santé est très généralement avancé comme explicatif.

L'année dernière votre épouse allait encore chez le kiné en voiture... Elle n'y va plus. C'était presque sa seule sortie en voiture, mais c'est fini [elle est handicapée]. Donc quand elle sort en voiture, c'est avec moi en général. (M. M)

Hier c'était une journée un peu spéciale car mon mari n'était pas très bien. Il est allé chercher le pain, mais il y est allé à pied. Et l'après-midi, on n'a pris la voiture que pour aller voter. C'était une journée un peu particulière. D'habitude on va plutôt à Ypres ou on va faire un tour à Lille [le week-end]. (Mme N)

Quelles autres évolutions remarquables peut-on noter à travers les témoignages recueillis relatifs à l'automobile ?

2.1.1 Achat et revente de véhicules

Le renouvellement du véhicule est une étape planifiée dans un cycle de rotation routinier et ancré chez plusieurs personnes âgées, convaincues qu'elles sont de la nécessité de remplacer un véhicule ancien par un neuf à partir d'un certain nombre d'années de mise en service ou de kilomètres parcourus.

J'ai toujours remplacé mes voitures à 100 000 km. C'est ma neuvième. (Mme X)

Les voitures neuves perdent de leur valeur faciale très rapidement. Pour y faire face, certaines personnes en prennent un soin extrême et les revendent vite pour en tirer un bon prix malgré tout. L'argument avancé alors pour perpétuer et accélérer le rythme des achats-reventes est celui de la conservation d'un capital.

J'ai remplacé ma voiture. **Rappelez-moi ce que vous aviez ?** Une 3008. Et j'ai racheté une 3008 dans une autre couleur. **Est-ce qu'il y a d'autres choses qui ont changé, comme des options ?** Non, non, j'avais juste besoin de renouveler le 'capital' voiture. **L'idée c'était d'avoir une voiture avec moins de kilomètres ?** Oui c'est ça. (M. A)

Avec l'âge le changement des habitudes devient plus difficile à surmonter et l'attachement aux routines plus important. Les motorisations électriques font peut-être les frais, pour ce qui concerne les conducteurs seniors enclins à renouveler leurs voitures, de routines de mobilité déjà mises en place.

Vous aviez réfléchi à prendre une hybride c'est ça ? Oui, mais au dernier moment...[j'ai changé d'avis]. J'ai repris la même. Comme ça je suis resté dans mon habitude. L'électrique pour recycler ou pour recharger, c'est compliqué. On nous force à penser électrique mais je ne suis pas sûr que ça soit une bonne chose... (M. A)

Les velléités à se séparer d'un véhicule affirmées haut et fort un jour peuvent s'estomper au fil du temps ; souvent parce que rien ne presse. L'enquête permet donc de comprendre qu'il ne faut pas nécessairement les prendre au pied de la lettre.

L'année dernière vous m'avez dit que vous aviez cette intention de vendre une voiture, est-ce que ça a été le cas ? Non pas encore, mais je suis toujours en train d'essayer de la vendre. **Donc vous avez toujours deux voitures ?** Oui toujours. **Vous essayez de la vendre sur Leboncoin ou quelque chose comme ça ?** J'ai fait faire des estimations mais elle ne vaut plus grand-chose donc je ne sais pas trop comment je vais faire. Il faudrait que je trouve un garage qui veut bien me la reprendre. Je n'ai pas trop envie de passer par un particulier parce qu'on ne sait jamais (M. D).

Vous avez toujours deux voitures à disposition ? Oui. **Il y a 2 ans votre épouse envisageait de donner sa voiture à des petits enfants, donc ça ne s'est pas fait encore ?** Non, on s'interroge maintenant de la donner à une association. La voiture est quasi neuve donc... Ça sera décidé parce que le 1^{er} avril mon assurance change donc on envisage de la donner, oui (M. M).

La pandémie a pu contribuer à la prise de conscience de l'inutilité d'un véhicule, donc à faire naître l'idée de revendre une des voitures en 2022.

Vous avez toujours 2 voitures ? On a toujours 2 voitures à disposition. Mais quand on voit le nombre de kilomètres qu'on fait par an, 6 ou 8000 km par voiture et par an, 15 000km pour les deux. On pourrait peut-être n'en avoir qu'une. Surtout si de mon côté j'ai de moins en moins d'activités associatives. Depuis le COVID on a baissé de 30 à 40 % notre kilométrage annuel. Non... ce qui fait qu'on roule encore, ce n'est pas les voyages, c'est qu'on a encore deux enfants en région parisienne. Quand il y a des 'SOS garde' des petits-enfants, on se tourne vers les grands-parents. C'est encore là qu'on fait le plus de kilomètres. (M. Ü)

Mais lorsque le ménage a deux véhicules à disposition, le problème peut consister à savoir duquel des deux se séparer. Symboliquement, ce choix n'est pas neutre. C'est bien souvent toucher à la voiture de l'un – et plus souvent de l'une – ou de l'autre des conjoints. Cette attribution formelle ou informelle des véhicules complique significativement l'arbitrage.

On a deux voitures. Une de quatre-cinq places [qu'habituellement Mme Ü utilise] et une de 7 places [qu'habituellement M. Ü utilise] qu'on avait prise pour [véhiculer] les petits-enfants. N'avoir qu'une voiture... on ne sait pas laquelle on conserverait. (M. Ü)

Il convient donc de comprendre que l'évolution des positions des ménages âgés face à la question de la revente d'un véhicule (et plus largement à la question de la démotorisation) ne se fait que très lentement, avec de faibles variations de discours d'une année sur l'autre. Cette décision est si pesante et si délicate qu'elle pousse au *statu quo*, certaines personnes préfèrent simplement ne pas se la poser.

Je suis toujours à Lambersart. Je fais toujours la même chose, sauf que je vieillis. J'ai toujours une C1, elle me suffit largement. (...) **Et si demain votre voiture tombait en panne...** Je ne sais pas ce que je ferais. (Mme V)

Pourtant, l'intervention d'un tiers de confiance peut amener certaines personnes à faire évoluer les positions. Ce levier affectif est à ne pas négliger dans la perspective d'une politique publique d'incitation à la démotorisation des publics âgés.

Vous savez, j'avais dit à mon petit neveu que je voulais remplacer ma voiture. Il m'a dit : « pourquoi veux-tu donc remplacer ta voiture, à ton âge ? Ta voiture roule très bien, elle est bien entretenue. » Je me suis dit qu'il avait raison au fond. Pourquoi ne pas la garder ? (Mme X)

2.1.2 Usages collaboratifs de la voiture

Parmi les usages collaboratifs de la voiture, relativement anecdotiques chez les personnes âgées, le covoiturage a subi un net coup d'arrêt pendant la pandémie de COVID. À l'hiver 2022, nous n'observons encore aucun signe de reprise de cette pratique. Seuls quelques trajets partagés entre amis auraient repris :

Il y a deux ans, vous me disiez aller à la pêche en covoiturage avec d'autres pêcheurs est-ce que c'est toujours le cas ? On fait toujours comme ça. Il n'y a pas longtemps, on a été près de Compiègne et on était à 3 dans la voiture et demain on part dans l'Aisne et on sera aussi 3 dans la voiture. On partage les frais et puis voilà. (M. L)

Il en est de même pour les quelques pratiques régulières de prêt de véhicule entre voisins. Elles ont repris en 2022, sans disparaître ni se généraliser pour autant.

Votre voiture est toujours garée dans la rue ? Non elle est garée un peu plus loin, dans une autre rue. Mais elle a dû bouger par ce que je l'ai prêtée à une voisine ; quand elle a besoin d'emmener un de ses enfants ou bien d'aller chercher des *drives* ou quoi que ce soit. **C'est quelque chose que vous continuez à faire, du coup, de prêter vos clés de voiture ?** Oui, oui. (Mme C)

La surprise vient davantage des dispositions favorables et récentes de quelques personnes au sujet des possibilités de location de véhicules. Certaines personnes émettent pour la première fois un doute quant à la pertinence de racheter un véhicule neuf. Elles se demandent si elles ne feraient pas mieux de pratiquer la location avec option d'achat ou l'autopartage.

Je ne sais pas si j'ai fait le bon choix... **Vous avez des regrets aujourd'hui d'avoir racheté votre 3008 ?** J'aurais pu louer une voiture par exemple... Parce que je fais de moins en moins de kilomètres. J'ai fait 13 000 km en bientôt un an. Donc peut-être que la prochaine [voiture] sera louée. Si l'offre est correcte en termes de prix et en termes de sécurité, pourquoi pas ? **Et des voitures qu'on louerait le temps d'un déplacement, ça serait un problème pour vous, ça ?** Non. J'avoue que j'y pense un peu à ça. C'est vrai que vu les temps d'utilisation qui sont de moins en moins nombreux... Il y a encore moins d'un an, on se déplaçait 3 ou 4 fois par semaine à 15 km. Bon, on ne le fait plus aujourd'hui ; donc on fait moins de déplacements. Mais ce qui est embêtant c'est qu'elles [les voitures en autopartage] ont un pictogramme pour les remarquer, voilà c'est un peu comme les taxis, donc c'est un peu embêtant (M. A)

Cette offre de location ponctuelle vient théoriquement répondre aux besoins de seniors qui ont admis qu'ils conduisaient de plus en plus rarement. Le plus difficile, sans doute, étant de l'admettre. Dans ce processus, l'intervention d'un tiers est parfois nécessaire.

Si demain la voiture devenait un bien qu'on partage et plus un bien qu'on possède donc qu'on louerait juste le temps d'un déplacement ce serait un problème pour vous ? Étant donné que les voitures passent la plupart de leur temps à stationner... Non, je ne pense pas. D'ailleurs... ce que me disait ma voisine... étant donné que j'étais garée devant chez elle. Elle m'a fait remarquer que, finalement, je ne m'en sers pas [de ma voiture] (Mme C)

Nous reviendrons donc sur cette question au chapitre 2 où nous tenterons de comprendre le niveau de connaissance de l'offre d'autopartage puis au chapitre 7 où nous nous demanderons si

l'auto-partage pourrait devenir une solution d'avenir pertinente pour les seniors et à quelles conditions.

2.1.3 Stationnement

Sur le plan du stationnement, les seniors semblent unanimes pour considérer qu'il reste très compliqué en zone urbaine dense alors qu'il est simple, gratuit et possible sur la voie publique ailleurs. Les Lillois motorisés se plaignent donc, sans surprise, des tracas que la tension sur l'offre de stationnement produit.

La situation ne s'est pas améliorée depuis l'année dernière ? Non pas du tout, au contraire. (Mme B)

Nous, quand on se gare ici, il faut pouvoir pousser celle [la voiture] qui est devant ou derrière... (Mme C)

Lorsqu'un témoignage évoque une facilité à se garer en ville, il est immédiatement accompagné d'une nuance qui souligne une chance « extraordinaire », validant la représentation selon laquelle se garer en ville est toujours complexe ou cher.

Vous m'avez parlé du fait d'aller à Lille qui est assez rare, vous avez eu l'occasion d'y aller récemment tout de même ? Oui, on est allé au musée d'histoire naturelle et aussi mon épouse qui avait rendez-vous en plein centre-ville. Il y a toujours une raison, on n'y va pas pour les magasins quoi. **Donc en voiture à chaque fois ?** Et oui. Et on trouve toujours à se garer, ce qui est extraordinaire (M. L)

Et cette situation de rareté continue à pousser certaines personnes à ne pas utiliser leur voiture.

Passer une heure à chercher une place pour ne pas être à côté de là où je vais de toute façon... Non. (Mme C)

Mais les personnes âgées font le constat d'évolutions intéressantes qui offrent un éclairage analytique sur la situation. Elles sont d'ordre démographique et foncière. Les seniors associent la tension sur le stationnement en ville à l'accroissement du nombre de logements qui est parfois lié à des pratiques de vente à la découpe de grandes maisons d'une part, elles pointent d'autre part le rajeunissement de certains quartiers de petites maisons 1930 et le fait qu'un couple bi-actif, c'est souvent deux voitures à stationner.

La situation du stationnement dans votre quartier a changé ou pas ? Ça a plutôt empiré parce que j'ai des nouveaux voisins... il y a des maisons, quand elles sont vendues, on en fait 5 logements... Ça devient des immeubles de rapport et c'est envahi par des gens. Alors il y a des couples qui ont deux voitures donc une maison [séparée en appartements] comme la mienne parfois c'est cinq ou six voitures dans la rue. Enfin dans la rue... dans les rues d'à côté aussi, c'est catastrophique. (Mme C)

Puisque les gens décèdent, il y a des jeunes qui ont acheté des maisons sans garage dans la rue à côté donc ils viennent se stationner chez nous. Autour, dans le quartier, ce sont des jeunes [maintenant]. Et ils ont 2 voitures au moins. (M. J)

Face à cette tension sur l'offre de stationnement en ville, des tactiques sont mises en place pour conserver « sa » place. Les personnes âgées ont une carte à jouer dans ce jeu stratégique : elles ont du temps et peuvent ainsi profiter des quelques heures de la journée où la tension sur l'offre de stationnement se desserre (le milieu de matinée, la fin d'après-midi) pour garer leur véhicule au plus proche de leur domicile.

Il faut qu'on mette en place tout un système pour au moins avoir une place quand quelqu'un vient nous voir. **C'est à dire que vous devez réserver la place ?** Moi je réserve la place par rapport à mon garage et puis par exemple, quand c'est mon fils qui vient, il prend ma place et puis moi je peux me garer devant mon garage. (M. J)

Le lundi et le mardi il y a des bridges dans le quartier alors je sors ma voiture vers midi et demi [de son allée, pour la garer dans la rue], comme ça si je dois sortir, c'est beaucoup plus facile [par rapport au risque de se

voir empêchée de sortir de son allée]. Je ne prends pas beaucoup la voiture vous savez. Même si je vais chez le pharmacien, j'arrive à me garer avenue de l'hippodrome. (Mme V)

Ce qui est tout à fait remarquable et nouveau dans les discours des seniors, c'est l'évocation des politiques publiques qui consistent à rendre payant le stationnement sur voirie, comme à Lambersart. Nul doute que ce qui s'est fait à Lambersart préfigure ce que sera la politique lilloise d'élargissement des périmètres de stationnement payant en 2023. Et les avis ne seront peut-être pas si négatifs chez les seniors les plus riches.

Est-ce que vous diriez que les conditions de stationnement vers chez vous ont changé depuis l'année dernière ? Oui, maintenant on a une carte de résident qu'on doit aller chercher à la mairie. Vous, si vous veniez, vous devriez mettre votre disque de stationnement et ils passent souvent pour mettre des PV. **Vous trouvez que c'est une bonne chose, le disque de résident ?** En tant que résident, oui, ça peut être bien parce que parfois quand on a fait des courses et qu'on revient chargé ça peut être bien de trouver une place. Mais ce n'est pas parce qu'on est résident qu'on trouve facilement une place. Il y a 15-20 places devant et parfois elles sont prises par des gens qui ne sont pas chez nous. Il y a toujours des allées et venues constantes mais bon c'est toujours agréable d'avoir cette carte. On trouve toujours plutôt facilement une place. (M. H)

Comme nous l'avions déjà mentionné les années précédentes, et même si nous n'avons pas pu mettre en évidence, d'un point de vue statistique, un plus grand usage des parcs relais P+R des personnes âgées relativement au reste des automobilistes, ces offres intermodales bénéficient tout de même d'un *a priori* particulièrement positif chez nos interlocuteurs.

Nos amis, en Angleterre, ils ont beaucoup d'associations sous forme de trust, c'est-à-dire que [moyennant] une cotisation annuelle, ils peuvent avoir des voyages [en transports en commun]. Quand on est en Angleterre on laisse nos voitures chez eux et c'est eux qui nous emmènent et à l'extérieur du centre-ville, il y a un parking pour les voitures et pour les bus et de là, il y a une navette où vous pointez votre ticket de parking et vous avez droit à la navette qui vous conduit dans le centre-ville. Ça c'est pratique. **C'est quelque chose que vous aimeriez pouvoir faire dans la métropole ?** C'est agréable oui. Bon à Lille il y a quand même une navette qui part de l'esplanade donc vous pouvez laisser votre voiture et aller dans le centre-ville avec le bus. De toute façon le problème c'est toujours le stationnement, déjà ce n'est pas gratuit et puis 1h-1h30 c'est rapide [court]. (M. H)

La dégradation de la santé de certaines personnes a des impacts sur leurs pratiques automobiles. Et le stationnement adapté constitue, sans conteste, pour les personnes en situation de handicap qui conduisent encore, un véritable enjeu ; même s'il ne permet pas de répondre systématiquement aux besoins de tous les conducteurs.

Le jeudi, quand je reviens des courses, je dois garer devant chez moi [en stationnement gênant] pour décharger et après seulement je me gare dans le garage. Le seul problème, c'est que maintenant l'autobus passe par là. Il tourne à l'angle de la rue. De sorte que, quand je rentre la voiture, il faut que je fasse une marche arrière mais je ne parviens pas à lui laisser beaucoup de place. Eh bien je suis embêté [parce que la manœuvre prend énormément de temps étant donné l'étroitesse du garage]. **Juste devant chez vous, le stationnement est interdit, c'est bien ça ?** Oui. **Et ça vous intéresserait de disposer d'une place PMR sur le trottoir d'en face ?** Ah ben non, ce n'est pas chez moi [c'est devant chez les voisins]. Et puis même. Qu'est-ce que j'en ferais ? Il faudrait que je traverse la rue pour porter mes colis ? C'est pénible... là je suis bien, je suis devant la porte. Ils [les forces de l'ordre] ne me mettent jamais de PV. (M. S)

À l'aune de ce témoignage, c'est la pertinence même d'une poursuite à tout prix de la conduite automobile qui est posée pour M. S. Pourtant, les personnes concernées n'ont pas toujours l'intention de rechercher une alternative à la voiture quand bien même des alternatives existeraient. La suite du témoignage de M. S montre les trésors d'astuces qu'il met en œuvre pour parvenir à utiliser son garage. Ils témoignent d'une très grande volonté pour continuer à conduire coûte que coûte.

Et pour ouvrir les portes du garage [vétuste], ce n'est pas trop compliqué ? Non. Ce sont des portes en bois. Ça roule tout seul... enfin l'été ça va tout seul parce que l'hiver, ça gonfle un peu. **Et pour vous glisser**

dans la voiture ou vous en extraire quand vous êtes dans le garage, vous faites comment ? Ah ça c'est plus compliqué. Il faut se tortiller. Il y a tout un tas de précautions à prendre. Il faut d'abord sortir un pied, puis après mettre l'autre dans le sol et puis se tortiller pour sortir. C'est pas facile. Quand j'arrive à Auchan et qu'il y a beaucoup de place, je sors les deux pieds, ça va tout seul. Mais ici... Parfois ça fait mal. Souvent je me lève, j'arrive même pas à poser un pied par terre. C'est pas musculaire... ça doit être les rotules qui ne vont pas. Ça, ça fait mal. (M. S)

Bien décidé à continuer à conduire, M. S n'est sans doute pas la personne la plus facile à convaincre de changer de pratiques de déplacement. Arrêter de conduire n'est pas à son agenda. Mais comme pour toute action politique visant un changement de comportement, il est important, pour que l'individu se l'approprie pleinement, qu'il soit intimement convaincu de son bien fondé. Et cela est aussi vrai pour les personnes âgées que pour les personnes plus jeunes. La précision est utile à l'heure où trop de décisions concernant les personnes âgées dépendantes sont encore prises sans leur consentement. Dès lors, la politique publique doit se donner pour ambition de construire l'argumentaire approprié qui permettra à M. S non seulement d'accepter de se séparer de sa voiture à une certaine date, à certaines conditions et moyennant telle ou telle mesure compensatoire, mais aussi d'être persuadé que c'est la meilleure décision à prendre pour lui-même étant donné son état de santé.

2.2 La marche

Peu d'évolutions notables concernent la marche. Nous avons pu constater, lors des premières années d'enquête, à quel point les personnes âgées apprécient marcher. Le plus surprenant étant que la distance ne leur fait pas peur. Lorsque la santé le permet, des distances de l'ordre du kilomètre sont jugées marchables.

Si on peut, on y va à pied. C'est comme pour aller dans le centre de Lille, on y va à pied parce qu'on peut passer par le bois par exemple (M. A).

Je dirais que mes distances c'est souvent deux kilomètres et demi. Ça [je le fais] à pied sans problèmes. Je dirais aussi que c'est la géographie qui fait ça puisque j'habite un quartier où, à moins de deux kilomètres et demi, j'ai tout sous la main. (M. D)

Décrivez-moi tous vos déplacements de la journée d'hier. Je suis allée à Auchan, aux impôts, et à la pharmacie. **Tout ça à pied ?** À pied. J'avais un déambulateur. Des fois j'arrive même à faire Auchan et Lidl dans la même journée. **Et entre chaque déplacement, vous revenez à la maison ?** Ah non mais je n'ai pas de mérite : Auchan, c'est Auchan City juste à côté, et le centre des impôts est aussi à côté. (Mme W)

Le *statu quo* regrettable, aux yeux des seniors, se situe du côté des infrastructures dédiées à la marche. Leur inexistence, leur manque d'entretien ou les détournements dont elles font l'objet sont dénoncés.

Vous m'aviez dit que vous utilisiez les arrêts de bus pour pouvoir faire des pauses, et ainsi parvenir jusqu'à la boulangerie par exemple. Est-ce que vous avez constaté l'arrivée d'autres bancs ? Il n'y a eu aucun changement. Mais je continue d'utiliser les arrêts de bus oui. (Mme K)

Il y aurait moyen d'innover dans le domaine de la mobilité pédestre, par exemple en réalisant des trottoirs s'étendant au-delà des seules zones urbanisées, afin de créer un réseau maillé reliant, à termes, toutes les communes de la métropole par leurs trottoirs. Mais les personnes âgées constatent et regrettent que la Métropole ne prenne pas du tout cette direction-là.

Oui... mais au contraire, on les supprime partout les trottoirs. Partout où on va, je constate qu'on oublie les piétons. Il faut absolument être motorisé sinon, pas moyen de circuler. Ici par exemple le long de l'avenue de

Flandres, il n'y a qu'un côté de la rue où il y a un trottoir. De l'autre côté, il n'y a pas moyen de circuler. Il y a un petit chemin. Mais il a fallu faire la guerre aux cyclistes qui venaient sur ce chemin. Pourtant c'est un chemin piéton. (Mme N)

Si l'on considère l'ensemble des témoignages évoquant la marche, les évolutions de comportement notables sont celles liées à des évolutions de santé. Elles peuvent contribuer à compliquer la pratique de la marche ou, au contraire, pousser à davantage la pratiquer.

Pouvez-vous me décrire tous vos déplacements d'hier, y compris les plus petits... Ah ben hier, mon plus petit déplacement... j'ai fait désclérosé mes jambes, c'est tout. Pour les varices. Je suis allée jusqu'à la poste de Wavrin. (Mme Q)

Vous êtes sorti avec ou sans canne ? Avec. Enfin, quand c'est du terrain plat, je ne prends pas de canne. Mais on ne sait jamais si on butte sur une pierre qui dépasse. Et puis ça dépend. Il y a des hauts, des bas... et des très bas. Un jour c'est les reins, l'autre les épaules, le dos et la colonne vertébrale. J'ai des métastases alors... (M. S)

De ce point de vue, notons qu'une personne qui avait l'habitude d'aller acheter sa baguette en voiture décide, le jour où elle ne se sent pas très en forme, d'y aller à pied. Aux yeux des seniors, la marche demeure incontestablement une « valeur sûre » de la mobilité.

Hier, c'était une journée un peu spéciale car mon mari n'était pas très bien. Il est allé chercher le pain, mais il y est allé à pied. (Mme N)

L'évolution de comportement la plus radicale concerne une personne qui a quitté la métropole lilloise et a déménagé dans le Gard, à La Grande Motte. Sa pratique de la marche est devenue complètement différente dans la mesure où elle a été intégrée à de nouvelles routines ayant trait à un mode de vie nouveau, sans voiture ni transport en commun.

Quels ont été vos déplacements dans la journée d'hier... Le matin, je suis allée chez le kiné, à pied et l'après midi je suis allée faire des courses au Super U, à pied aussi. **Entre temps, vous êtes rentrée chez vous ?** Entre temps, je suis rentrée. Moi, je rentre, je sors... [facilement] maintenant. Je m'arrange souvent pour faire les choses en plusieurs fois, pas tout d'un coup. [Je sors] deux fois par jour environ. Comme ça j'ai moins à porter. Et puis ça fait sortir un petit peu. C'est vrai que c'est une différence. A Roubaix, quand le temps n'était pas très beau, j'avais tendance à regrouper mes activités pour ne sortir qu'une seule fois. Ici je fais le contraire. De même que mes courses... à Roubaix je les faisais une fois par semaine : un gros plein et j'étais tranquille. Tandis que là, j'y vais tous les jours en fait. (Mme O)

On assiste ici à une évolution radicale du rythme de vie d'une personne. Le déménagement a sans aucun doute joué le rôle d'événement déclencheur (*key event*) en ce qu'il a contraint cette personne à reconsidérer l'ensemble de ses routines de mobilité quotidienne. Cette profonde mutation dans laquelle la marche prend désormais une place centrale est doublement durable ; tant du point de vue de la personne qui s'engage dans ce nouveau mode de vie qu'elle peut espérer conserver longtemps, que d'un point de vue écologique et sociétal. On note que cette révolution du mode de vie s'est produite à un âge jeune. Mme O n'a que 67 ans.

2.3 Les transports en commun urbains

Quels changements de comportement observe-t-on du côté des TCU ? Les personnes âgées qui étaient les plus réfractaires à l'usage des transports en commun n'y sont pas davantage favorables en 2022. Leur impréparation à une vie sans voiture est patente. Ces personnes constituent toujours le cœur de cible d'une politique publique d'information sur l'urgence de solutions de

transport alternatives à la voiture et/ou l'urgence d'une mobilité résidentielle permettant de s'en passer.

[M. et Mme G ont tous les deux plus de 85 ans]. Vous ne prenez toujours pas le bus ? Non ça fait longtemps qu'on ne l'a pas pris... si on doit aller à Lille on prend notre voiture et on se gare à l'esplanade. **Et vous ne l'envisagez pas un jour ?** Tant qu'on a notre voiture... [non ça n'arrivera pas]. C'est tellement agréable. **Si un jour ça devait arriver est-ce que vous aimeriez qu'on vous réapprenne à prendre les transports en commun ?** Non pas du tout... pour l'instant on est bien à deux, donc je ne vois pas pourquoi on irait demander des conseils à d'autres personnes (M. G)

Malgré des facilités d'accès et des expériences humaines probantes qui pourraient potentiellement constituer un levier utile pour faire changer les pratiques de mobilité vers les transports en commun, le niveau de confort d'une part, les aléas rencontrés sur le réseau d'autre part, contribuent à décourager le changement.

Vous vous souvenez récemment d'avoir évité de prendre la voiture et d'utiliser une autre solution ? Ça m'arrive effectivement pour aller à Villeneuve d'Ascq chez une amie, par exemple, de prendre le métro. Mais le métro ça me dégoûte un peu, ce n'est pas très propre. Le métro n'est pas loin à pied mais c'est quand même plus pratique si j'y vais en voiture. (Mme C)

Il y a des bus qui font uniquement le centre-ville, mais je ne les prends pas. **Vous ne les utilisez pas ?** J'ai dû l'utiliser une fois pour aller voir une amie dans le vieux Lille mais il y avait des travaux ; il y avait des arrêts non desservis. Donc je n'ai pas pu aller à l'arrêt indiqué. Mais le chauffeur m'a indiqué quel endroit était le plus proche pour descendre, donc c'était formidable. Il m'a déposée tout proche, ça ressemblait un peu à un taxi finalement. (Mme C)

Lorsqu'on explore les conditions qu'il faudrait réunir pour qu'une personne âgée qui n'a pas utilisé les TCU depuis longtemps accepte de reprendre les transports en commun, on réalise que la formation des personnels est un prérequis indispensable.

Depuis 2016 je ne prends plus ni le bus ni le métro. Parce que si je suis assis, il faut que je me relève... péniblement. **Du coup, en imaginant que les chauffeurs de bus soient formés pour qu'ils attendent qu'une personne avec une canne soit assise avant de démarrer ou attendent qu'elle prenne le temps de descendre...** Ah oui, ce serait une bonne idée. **Ça vous aiderait à reprendre le bus ?** Ah oui, certainement. Mais il faut accepter. Parce que moi. Quand je suis assis... bon il me faut d'abord le temps de me redresser. Mais ensuite, une fois droit, l'équilibre ne revient pas tout de suite. Il me faut quelques secondes. Il me faut assez longtemps, pour ensuite aller jusqu'à la porte. (M. S)

Pour autant, les personnes âgées sont soumises à des aléas de santé qui parfois oblitèrent toute utilisation d'un transport en commun. Par contraste, ces aléas font de la disponibilité de la voiture une garantie rassurante.

Bon ça dépend des jours, hein... quelques fois ça va bien, souvent ça va mal. Mais ça me pose des problèmes, par exemple pour prendre un rendez-vous. On ne sait jamais si le jour du rendez-vous on sera assez d'aplomb pour y aller. Par exemple pour les yeux, c'est 3 ou 6 mois avant. Et puis bon, le jour de l'examen... mince [je ne peux pas faire autrement qu'y aller en voiture ou en VSL] ! (M. S)

2.4 Le train et l'avion

Le COVID-19 n'étant devenu, depuis l'avènement des vaccins, qu'un risque ordinaire de plus avec lequel il faut se résigner à vivre, les pratiques de voyages et excursions ont partiellement repris, principalement sur le territoire national.

L'année dernière, vous m'avez dit que vous aviez comme projet de rejoindre votre petite fille en avion à Bordeaux, est-ce que vous l'avez fait ? Oui, je le fais régulièrement. Là, je l'ai fait au mois de février. **Et**

comment vous faites pour choisir entre le train et l'avion pour aller à Bordeaux ? C'est le prix. Quand vous prenez EasyJet pour aller à Bordeaux c'est 150€ l'aller-retour alors qu'avec le train c'est pour 300€. **Vous y allez régulièrement maintenant, vous faites toujours la comparaison entre le train et l'avion ?** Je regarde toujours mais j'arrive au même résultat. J'ai même regardé pour une carte d'abonnement SNCF mais il faut faire énormément de trajets pour pouvoir rentabiliser la carte. (Mme B)

Il nous est arrivé pour aller dans notre résidence secondaire de ne pas prendre notre voiture et nous avons pris l'avion Lille-Bordeaux et à Bordeaux nous avons loué une voiture. C'était en fin d'année dernière, en novembre. **Et qu'est-ce qui vous emmène plutôt à prendre l'avion que la voiture ?** Tout simplement on ne partait pas longtemps, sûrement une dizaine de jours donc on n'avait pas beaucoup de bagages à prendre. Donc on s'est dit que ça sera quand même plus cool de prendre l'avion. Sinon à l'inverse quand on prend la voiture, c'est parce qu'on a beaucoup de bagages. (M. E)

L'enquête confirme que l'un des grands verrous à l'usage du train par les personnes âgées est l'intermodalité et, tout particulièrement, les changements à Paris qui passent potentiellement pour une montagne insurmontable à leurs yeux.

On avait regardé avec mon épouse, si jamais on partait sur la Côte d'Azur, pour prendre le train. Mais par exemple pour Nevers, il faut changer à Paris [donc c'est non]. (M. J)

Pour les mobilités du quotidien, le train n'avait jusqu'ici jamais été mentionné. Nous avons donc cette fois pris l'initiative d'en parler lorsque son usage nous paraissait pertinent étant donné la localisation résidentielle de la personne interrogée. Relativement au bus, la performance des TER qui pénètrent jusqu'au cœur de Lille en quelques minutes est très bonne. Pourtant, les personnes âgées l'ignorent.

La gare de Wattignies, vous l'avez déjà utilisée ? Oui avant je l'avais utilisée, mais maintenant, non. Prendre le train pour aller à Lille...[ça ne me dit rien] il y a beaucoup de perturbations. Depuis que je suis en retraite, je n'ai plus pris le train. (M. J)

À l'hiver 2022, les tensions énergétiques liées à la situation géopolitique mondiale ne font que débuter. Elles n'apparaissent pas encore dans les discours des seniors comme un argument d'arbitrage. Il sera intéressant, en 2023, de chercher à comprendre si les choses changent de ce point de vue, particulièrement en ce qui concerne les longs voyages.

2.5 Le vélo

Étant donné que la pratique du vélo était déjà quasi-inexistante chez les personnes âgées interrogées, on observe nécessairement peu d'évolution relativement à son usage en 2022.

C'est l'âge ou aussi l'équilibre qui vous a fait arrêter ? La dernière fois que j'ai pris mon vélo quand je suis rentré il y a 2 ans à peu près, j'ai mal pris mon angle pour rentrer chez moi et mon vélo s'est tapé dedans, je suis parti en avant et je me suis fait une tendinite. C'est là que je me suis dit : « bon j'ai compris plutôt que de me casser quelque chose, j'arrête ». (M. H)

C'est le médecin qui vous a interdit de faire du vélo ou vos filles ? Mes filles (rires) (M. M, [qui a eu un grave accident de vélo en 2019])

La pratique n'a toutefois pas totalement disparu car on recueille encore quelques témoignages qui relatent un usage occasionnel du vélo. Si cette pratique semble s'estomper inexorablement, le manque d'infrastructure pour l'encourager continue à être invoqué pour en expliquer l'arrêt.

L'an passé vous me disiez que ça vous arrivait d'aller à une réunion d'association à vélo les jours de beau temps. Ce n'est plus le cas ? Non. **Vous savez pourquoi ?** À l'époque, il y avait de la place pour le stationnement des vélos. Maintenant là où je vais, il n'y a pas de place. Il y a des risques de se le faire voler. L'intérêt a disparu, on va dire. Maintenant, c'est du vélo de plaisance plus que du vélo pour aller à mes engagements associatifs. (M. Ü)

L'évolution des politiques publiques favorables au vélo, en revanche, est désormais bien identifiée par les personnes âgées. Si quelques-unes s'en réjouissent la plupart l'accueillent avec une certaine indifférence car elles ne se sentent pas concernées.

Moi je me vois mal, à 70 ans, pousser un vélo cargo... et vous les offrez les vélos cargo ? **Non, mais vous faites bien d'en parler, il y a quelques années, il y avait des aides à hauteur de 300€ pour leur achat à Lille.** Vous pouvez me dire le prix d'un vélo cargo électrique ? **Moins qu'une voiture.** Oui, enfin à Bray-dunes je ne vais pas y aller en vélo cargo, je vous le dis. (M. D)

Si on mettait une bonne piste cyclable entre Templemars et Lille est ce que vous monteriez sur un vélo ? J'y suis déjà allé... avant. C'est tellement dangereux maintenant [que... non]. Mais bon, j'ai toujours un vélo, c'est toujours possible. (M. J)

Pourtant, les débats politiques qui découlent de ces nouvelles politiques publiques de mobilité durable ne manquent pas de faire réagir, les personnes âgées en premier lieu. Certains seniors en parlent pour s'en plaindre lorsqu'ils réalisent que la politique pro-vélo se double d'une politique de lutte contre le tout-voiture.

Les automobilistes ne doivent pas se garer sur les trottoirs. Le problème c'est que, quand les gens sont cyclistes, c'est ceux qui sont motorisés qui sont des ploucs mais quand eux deviennent motorisés, ils voient les cyclistes comme des ploucs. Il y a un changement selon le statut. C'est comme les trottinettes, c'est hyper dangereux pour eux comme pour les autres. (M. L)

Par exemple, dans mon quartier on met des garages à vélo qui sont toujours vides de toute manière puisque personne ne met son vélo dedans. Bon, les abris à vélo pour les gens qui habitent en appartement, c'est pas mal mais ici, c'est que des maisons individuelles. Donc je ne comprends pas trop la politique à part gêner les automobilistes. Parce que ça, ça prend déjà une place de voiture...(M. D)

Le schéma de voies et pistes cyclables mis en œuvre sur le territoire de la MEL ne laisse pas indifférent. En effet, il demande aux automobilistes de redoubler d'attention car il contraint à une évolution de la façon de conduire. À un stop qui débouche sur une voie à sens unique, il devient nécessaire de contrôler à droite et à gauche car un cycliste peut arriver à contre-sens. Cette évolution de la pratique automobile est difficile à consentir par certains seniors, perturbés dans leurs routines.

Je ne sais pas si ça rentre dans votre questionnaire mais j'en ai marre de ce que fait la communauté urbaine avec les doubles voies cyclistes [doubles-sens cyclables]. **Oui vous me l'aviez déjà dit, l'argument est de dire qu'il n'y a pas davantage d'accidents et que ça fait ralentir les voitures, le bilan est positif.** Mais positif par rapport à quoi ? Puisque s'il y a moins d'accidents... ça veut dire qu'il y en avait avant [dont on ne nous parlait pas] ? **En fait, ça ne rajoute pas d'accident, le fait d'avoir mis ces double-sens cyclable.** Je trouve ça quand même dangereux ces doubles sens cyclistes. Moi, quand je sors de chez moi, il faut que je regarde derrière et devant en même temps et c'est compliqué. (M. D)

Des innovations et expérimentations comme les vélo-rues ne sont pas toujours bien comprises. Elles participent, chez les seniors réfractaires au changement, d'une envie de ne pas les prendre au sérieux et de les ignorer.

D'ailleurs par chez vous il y a une expérimentation où on demande aux voitures d'être derrière les cyclistes [vélo-rue], est-ce que vous en aviez conscience ? Oui, oui c'est juste à 20 mètres de chez moi. **Le fait de devoir rester derrière les vélos, ça ralentit les voitures et au moins ça évite qu'il y ait trop de conflits.** Vous rigolez ? Quand je suis dans le sens de circulation, le même sens que le vélo, qu'est-ce que je fais ? Et ben, j'emprunte la voie cycliste à l'extrême gauche pour le doubler. **Oui, mais justement, c'est interdit de doubler dans cette rue, selon la règle.** Donc je fais 300 mètres derrière un vélo ? **Oui, c'est ça.** Et ben, je peux vous dire que ce n'est pas souvent respecté (rires). Après, ce qui est le plus gênant pour moi ce n'est pas juste les vélos mais c'est aussi les vélos cargos qui prennent beaucoup plus de place. (M. D)

Par contre, je voulais vous dire... ils ont fait des travaux au niveau du pont jusqu'à l'entrée d'Hallennes [lez Haubourdin]. Je ne sais pas pourquoi, ils ont fait une voie si étroite... en voiture, on est obligé de rouler sur la

piste cyclable. D'après moi, ils auraient pu faire la piste cyclable plus vers la droite. Il y a de la place. Je trouve ça dangereux. Je ne comprends pas qu'ils ont fait ça. (Mme Ö)

Derrière cette résistance au changement, il faut sans doute comprendre, aussi, l'angoisse des personnes âgées à l'idée de rouler trop lentement du point de vue des automobilistes plus jeunes.

D'accord, donc vous, en tout cas, vous préférez doubler. Oui parce que c'est aussi dangereux de rouler à 30 [km/h], parce qu'on ne sait pas ce que ça devient [la vitesse normale], surtout s'il y a un petit jeune un peu fou qui arrive derrière moi et qui double tout le monde [si je roule trop lentement]. (M. D)

3 QUELLE CONNAISSANCE ET MAÎTRISE DE L'OFFRE DE TRANSPORT ?

3.1 L'offre de services liés à l'automobile

3.1.1 L'assistance à la conduite

Le rapport d'enquête 2021 détaille abondamment les tactiques que les seniors mettent en œuvre pour parvenir à s'orienter. Le GPS (navigateur de voiture ou application sur smartphone) faisait l'objet de débats clivants parmi les personnes interrogées ; les unes ne souhaitant pas du tout utiliser cette forme d'assistance numérique quand d'autres l'avaient pleinement intégrée à leur mode de vie en tant qu'objet du quotidien, parfois au point d'y vouer une confiance aveugle qui manquait d'un salutaire recul critique.

On remarque que cet usage des outils d'assistance à la navigation se normalise et modifie en profondeur les itinéraires choisis désormais par les personnes interrogées. Ainsi en est-il de M. E qui évoque comme une routine de mobilité l'itinéraire bis qu'il choisit pour rallier Roncq à Cysoing, via la Belgique ; itinéraire qui lui avait été initialement conseillé par son GPS et qui ne tombait pas sous le sens.

Hier, mon épouse est partie sur Ronchin pour deux petits-enfants qui font du sport et moi-même je suis parti à 16h30 pour Cysoing en passant par la Belgique parce que c'est une véritable galère en France avec l'A22. (M. E – illustration 4)

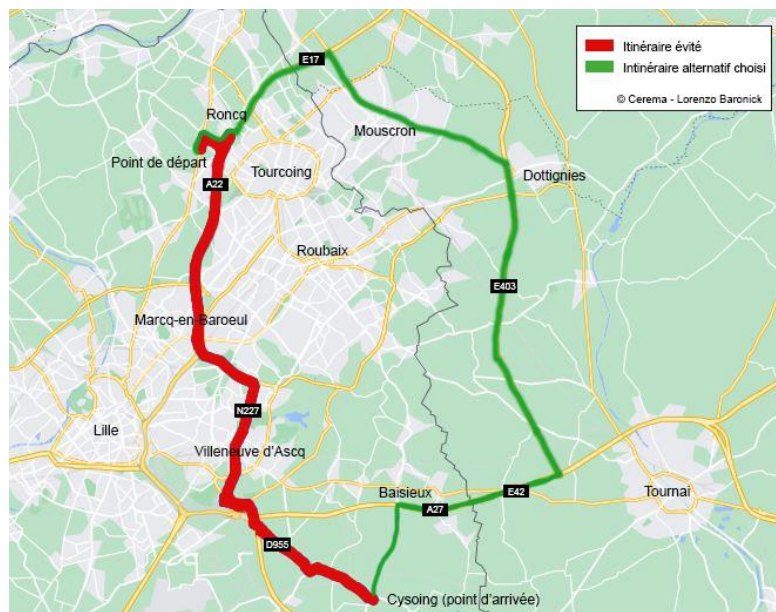


Illustration 4: Le parcours alternatif de M. E via la Belgique

En 2022, nous avons exploré d'autres formes d'assistance étant donné la banalisation des dispositifs anti-assoupissement et systèmes de correction de trajectoire des véhicules, des dispositifs de freinage d'urgence, de signalement d'un véhicule dans l'angle mort ou d'aide au stationnement automatique.

D'une manière générale, on retrouve un clivage fort entre d'une part des personnes fortement intéressées par ces innovations technologiques et d'autres part, des personnes hautement méfiantes à l'idée de les utiliser et très attachées aux pratiques de conduite « traditionnelles ».

De nombreux automatismes viennent désormais assister le conducteur dans sa façon de conduire. C'est le cas de votre voiture ? Non pas du tout, moi c'est une voiture classique. Moi, je m'en tiens au plus simple, tout ce qui est technique...[ça ne m'intéresse pas] (M. H)

D'ailleurs je n'ai jamais eu de GPS. Maintenant tous mes petits neveux et nièces, pour le moindre trajet, utilisent un GPS. Moi je regarde une carte avant de partir je mémorise le trajet, je l'ai dans la tête et je le suis. (Mme X)

Dans le cadre plus large d'une réflexion sur la sécurité routière il semble intéressant, à ce stade, de noter le risque d'accoutumance dont une personne nous fait part ; et de l'incapacité, ensuite, à se passer de l'assistance à la conduite en question. L'enjeu, qui affecte les seniors plus particulièrement, est lié à l'importance de « faire et refaire pour ne pas oublier ». On parle ici de gestes, de procédures routinières et de réflexes incorporés. Or l'effort de se passer d'une assistance, quelle qu'elle soit, contribue à la santé mentale des personnes vieillissantes.

Il faut se méfier parce que, au plus on est aidé, moins on fait d'efforts. Donc après, on ne sait plus faire autrement (M. A)

3.1.2 La correction de trajectoire anti-assoupissement

Les constructeurs automobiles ont développé des systèmes de correction automatique de la trajectoire suivie par le véhicule sur route et autoroute disposant de marquages au sol. L'automatisme s'enclenche lorsqu'une ligne est franchie sans qu'un feu clignotant ait été préalablement actionné. Cette fonctionnalité (optionnelle) est vendue comme un service permettant de prévenir tout endormissement du conducteur. Les personnes vieillissantes entrent tout particulièrement dans la cible visée par cette fonctionnalité nouvelle. Mais concrètement, quel accueil les personnes âgées interrogées font-elles à cette innovation ?

Parmi les personnes qui connaissent cette innovation, la réponse à la question est très nettement clivée. On trouve d'un côté certaines personnes disposant déjà de l'option, se l'étant complètement appropriée et s'enthousiasmant à l'idée de continuer à l'utiliser.

Vous saviez que certains véhicules corrigent la trajectoire sur l'autoroute en cas d'endormissement ? Oh oui, le mien le fait. **C'est une fonctionnalité que vous utilisez ?** Oui, moi j'ai pris ça avec toutes les fonctionnalités. Avec la vitesse [limite] qui s'affiche, tout ça, parce que parfois en fonction de là où vous allez, il y a tellement de panneaux qu'on ne sait même plus où on en est. (M. J)

L'automatisme ne m'intéresse pas spécialement. **Donc les voitures qui rectifient la trajectoire en cas d'endormissement sur l'autoroute, ça ne vous intéresse pas ?** Ah si ! Ça on l'a [déjà] automatiquement [de série]. Moi, sur la mienne, je l'ai. (M. G)

Du même côté, on peut identifier des personnes ne disposant pas encore de l'option mais voyant l'intérêt d'en disposer un jour, sensibles à la promesse de plus grande sécurité sur la route que formulent les constructeurs.

Savez-vous que certains véhicules rectifient la trajectoire sur l'autoroute en cas d'endormissement ? Oui il paraît. **Vous vous imaginez avec cette fonctionnalité ?** Oui parce que ça m'est déjà arrivé deux fois de m'endormir au volant, mais je suis toujours là... 70 ans. (Mme C)

À l'opposé du continuum, d'autres personnes ne s'imaginent même pas utiliser une telle fonctionnalité ; quand bien même elles la connaissent et disposent déjà de cette option sur leur propre véhicule. Elles ont peur de perdre le contrôle de leur véhicule.

Vous saviez que certains véhicules corrigent la trajectoire sur l'autoroute en cas d'endormissement ? C'est peut-être le cas de votre voiture récente... Oui... oui mais je débranche. Parce que vous êtes sans arrêt en train de bouger, voilà, il suffit d'un coup de vent donc c'est très désagréable en conduite, j'ai l'impression de ne rien maîtriser. (M. A)

Est-ce que vous savez que certains véhicules rectifient les trajectoires sur l'autoroute en cas d'endormissement ? Oui d'ailleurs j'ai une amie qui a acheté un Renault Captur, elle est un peu plus âgée que nous mais elle avait eu un accident avec son ancienne voiture et comme elle aime bien les voitures automatiques elle a repris cette voiture. Mais j'avais remarqué que par rapport à ce qu'elle faisait avec son ancienne voiture, on s'est dit qu'elle ne sortait pas beaucoup. Elle nous a dit qu'elle hésitait à sortir tellement c'était sensible. Et justement, elle a ce dispositif dont vous parlez. Elle dit : « si j'effleure cette commande avec un de mes doigts sur le volant, il y a des cadrans qui s'allument, tout ça », donc elle a peur de se servir de sa voiture tellement c'est compliqué. **Donc vous, ça vous dissuade d'avoir ce genre de voiture ?** Tout à fait. Moi [c'est] au plus simple possible. (M. H)

Le sentiment de perte de contrôle concerne non seulement, au sens propre, la trajectoire, mais aussi, au sens figuré, la possibilité d'agir et d'intervenir sur l'objet technique lui-même. Il se crée alors un sentiment de dépossession frustrant certains bricoleurs.

Tous ces automatismes, ça vous intéresserait d'avoir ça ? Sûrement pas. C'est un gouffre. Et ça se dérègle, ces trucs. Et après, il faut des machines spéciales pour faire le diagnostic des pannes. D'ailleurs ceux qui aiment bien tout ça, c'est pas des amoureux de la mécanique. Un vrai chauffeur, il aime... [mettre la tête sous le capot]. (M. S)

On trouve aussi de ce côté du continuum des personnes qui ont essayé la fonctionnalité mais n'en ont pas été satisfaites. Elles n'ont pas apprécié ce premier pas vers l'autonomie des véhicules.

Nous avons loué une voiture. Et là, on s'est aperçu que sur ce véhicule, il y avait un problème de trajectoire. C'est-à-dire que si je ne mettais pas le clignotant, il y avait une résistance dans le volant. Donc je sais que sur mon véhicule il y a cette option mais nous l'avons enlevée tout de suite. C'est en prenant le véhicule de location qu'on s'est rappelé qu'il y avait ça sur la nôtre. **Du coup vous avez remis l'option depuis sur la vôtre ?** Non, pas du tout (M. E)

Enfin, bon nombre de personnes âgées n'ont même pas connaissance de l'innovation qui ne concerne que les véhicules neufs. Elle leur semble souvent étrange et suspecte.

Et saviez-vous que certaines voitures rectifient la trajectoire sur l'autoroute en cas d'endormissement ? Non. Oh la la !!! Eh bien... j'espère que ça rectifie bien. Nous, on n'a pas ça sur notre voiture. (Mme N)

Vous saviez que certaines voitures rectifient la trajectoire en cas d'endormissement ? Non. Je ne savais pas. Je n'en voudrais pas. **Toutes ces innovations ont été pensées pour aider les personnes âgées mais je constate que ça n'a pas l'air de vous convenir.** Non, pas du tout. (Mme X)

Au centre du continuum, certaines personnes n'émettent pas d'avis ni négatif, ni positif. Elles ne se sentent juste pas concernées soit parce que les prix des véhicules récents sont inabordables, soit parce qu'elles n'envisagent désormais plus de changer de véhicule, conservant le leur jusqu'au jour où elles cesseront définitivement de conduire.

Vous saviez que certains véhicules corrigent la trajectoire sur l'autoroute en cas d'endormissement ? Oui, parce que mon beau-fils a ça. Mais bon, le prix des véhicules atteint aussi des proportions... Sachant que

je ne peux plus avoir de prêt bancaire à cause de mon âge. Ma clio elle a 6 ans avec 40 000 km donc je pense qu'elle ira jusqu'au bout de ma vie. (Mme B)

Est-ce que vous saviez qu'il existe des voitures qui rectifient les trajectoires sur l'autoroute en cas d'endormissement ? Tout à fait. **C'est le cas de votre voiture ?** Non. C'est une voiture qui date de 2013... [donc il n'y avait pas tout ça à l'époque] (M. D)

Du point de vue de la sécurité routière, il est intéressant de noter que la fonctionnalité de rectification de trajectoire est parfois rejetée pour de mauvaises raisons par les seniors. Puisqu'elle ne s'actionne qu'en cas d'oubli de clignotant, elle constitue une forme de sanction. En effet, certaines personnes âgées peuvent la vivre comme un humiliant rappel au code de la route.

Est-ce que vous savez que certains véhicules rectifient les trajectoires sur l'autoroute en cas d'endormissement ? Oui c'est le cas de la mienne. **C'est une option que vous trouvez intéressante ?** Mon épouse s'en sert, mais moi je débranche dès que je monte dans la voiture. **Alors comment vous expliquez cette différence ?** Ça me gonfle (rires). En fait, je déteste qu'on me dise ce que je dois faire. Une voiture qui me remet dans ma trajectoire d'elle-même, ça m'insupporte. Surtout que c'est surprenant en plus, c'est assez violent. On a la même voiture mais on ne s'en sert pas de la même manière. **Est-ce qu'il y a aussi le fait de devoir ré-apprendre certaines façons de conduire avec de nouvelles voitures qui vous semblent compliquées ?** Non. Que ces fonctions soient disponibles, ça ne me gêne en rien, mais moi, personnellement, je ne les utiliserai pas. (M. L)

Ma fille, qui a une voiture moderne, quand elle ne met pas son clignotant, par exemple, elle a des problèmes pour tourner, il y a une résistance. Donc, pour moi, c'est un peu un danger quand même (M. M)

3.1.3 Le freinage d'urgence

Les avis sont moins partagés quant à l'offre de freinage d'urgence proposée par les constructeurs sur les nouveaux modèles de véhicule. Pour plusieurs personnes, il va de soi qu'en cas de collision imminente, l'automatisme est bienvenu pour prodiguer le freinage le plus adapté (sans risquer le dérapage pour autant).

Est-ce que vous avez aussi désactivé les systèmes de freinage à l'approche d'un obstacle ? Non non ça je ne débranche pas. (M. A)

La correction de trajectoire, c'est une fonctionnalité que vous aimeriez avoir sur une prochaine voiture ? Oui enfin, moi, ce qui m'intéresse surtout c'est d'avoir les anti-collisions. (M. D)

Est-ce que vous saviez qu'il existe des véhicules qui freinent seul à l'approche d'un obstacle ? C'est peut-être aussi le cas de la vôtre ? Oui, tout à fait. Quand je m'approche trop près d'une voiture il y a un signal et des lumières (M. E).

Certaines personnes ont même parfaitement compris l'intérêt de la fonctionnalité en lien avec l'usage du régulateur de vitesse et l'utilisent à cette fin.

Est-ce que vous saviez aussi que certaines voitures freinent à l'approche d'un l'obstacle ? Alors oui ça, ça fonctionne quand on roule au régulateur de vitesse et c'est une fonction que j'apprécie beaucoup. Quand je mets le régulateur à 130 et que la voiture d'en face roule à 124 du coup la voiture va automatiquement adapter ma distance de sécurité. (M. L)

Lorsque les seniors ne disposent pas de cette technologie sur leurs propres voitures, il est surprenant de constater leur relative bonne connaissance de l'existence de cette offre de service sur les véhicules les plus récents. Les personnes en ont entendu parler par divers canaux. Et elles s'en font une représentation assez positive. Elles envisagent parfois même de s'en doter.

Quand on est trop près, eh bien ça freine. Ma prochaine voiture fera sûrement ça, sûrement l'année prochaine. (M. M)

Donc vous saviez aussi que parfois ce genre de voiture freine toute seule à l'approche d'un obstacle ? Oui j'entends toutes les pubs à la télévision. Maintenant on parle même de voiture sans chauffeur. (M. H)

Vous saviez que certaines voitures freinent seules à l'approche d'un obstacle ? Ah oui parce que mes petits-enfants, ils l'ont. Et ils ont dit que c'était bien. (Mme F)

Un de nos beaux-fils travaille chez Renault sur toutes ces questions de freinage et pilotage automatique. Il essaye de nous convaincre et milite pour toutes ces choses-là. (M. Ü)

Ces véhicules freinent en cas d'obstacle ou si vous êtes trop près. **Et qu'en pensez-vous ?** C'est quand même un peu sécurisant. (Mme Ö)

Pourtant d'autres personnes n'ont jamais entendu parler de technologie de freinage d'urgence automatique. Mais la description factuelle que nous leur en faisons ne semble pas les convaincre du tout.

Vous saviez que des voitures freinent toute seule ? Non [moue dubitative et de rejet] (Mme X)

Certaines voitures freinent automatiquement à l'approche d'un obstacle. Ah bon ? Ça, ça me paraît un peu dangereux. Imaginez qu'elle freine alors qu'il ne faut pas ! Ça ne me semble pas très normal qu'une voiture fasse quelque chose toute seule. (Mme N)

Cette nouvelle technologie est aussi associée à un privilège ; elle serait réservée aux modèles de luxe. Certains seniors la regardent comme un instrument de sécurité routière dont se dotent les riches automobilistes mais qui leur est inaccessible.

Saviez-vous que certaines voitures freinent toutes seules ? Est-ce que c'est le cas de votre voiture ? Non c'est une Twingo premier prix... J'ai toujours eu des premiers modèles, donc il y avait très peu d'options comme ça (Mme C).

Comme on n'est pas des grands rouleurs, ce qui va surtout nous décider pour une prochaine voiture, ce sera : « est-ce qu'on prend encore un gros volume pour transporter les petits-enfants, ou pas ». Et puis l'autre question ce sera la gamme du véhicule. Parce que quand on ne fait que 7000 km, on n'a pas besoin d'une voiture trop luxueuse. (M. Ü)

3.1.4 Le détecteur de présence dans les angles morts

Les propos sont relativement similaires pour parler du service rendu par les voitures récentes qui alertent de la présence d'un véhicule dans un des angles morts. Ce service est, là encore, globalement plébiscité par les personnes âgées parce que participant d'une meilleure sécurité routière. C'est une fonctionnalité que l'on ne bride pas.

Est-ce que vous avez aussi désactivé le fait que votre véhicule signale une voiture dans l'angle mort ? Non ça je le maintiens parce que je trouve ça vraiment très important (M. E)

J'imagine que maintenant votre voiture signale quand il y a un véhicule dans l'angle mort ? Oui, oui. Ça je le garde ça. C'est même indispensable (M. A).

L'angle mort au niveau des rétros, c'est pratique. Dans les ronds-points par exemple, vous avez toujours un angle mort. Donc s'il y a quelqu'un qui arrive à fond, vous pouvez le voir. Je m'en sers bien de ça. (M. J)

Parmi les personnes qui ne disposent pas encore de cette technologie, toutes n'en connaissent pas l'existence.

Est-ce que vous avez aussi un véhicule qui signale d'autres véhicules dans l'angle mort ? Je ne pense pas. Parce que ma Ford date de 3 ans. **Vous avez une lumière sur le rétroviseur qui s'allume de temps en temps ?** Non je ne crois pas... (M. G)

L'angle mort, alors ça c'est un problème ! Je ne savais pas que ça existait [cette technologie]. Je vois, là, le Scenic, il a deux angles morts au niveau du pare-brise [montants de carrosserie larges]. Eh bien, je vous

assure qu'il faut faire attention. L'autre jour à Loos, je n'avais pas vu un véhicule. Les montants du pare-brise sont trop larges. (Mme Ö)

Les personnes qui connaissent l'existence de cette technologie y sont généralement favorables sans réserve. Elles peuvent la comparer à une innovation plus ancienne et tout aussi utile : les capteurs sonores de recul.

Votre voiture signale-t-elle la présence d'autres véhicules dans l'angle mort ? Je n'ai pas ça mais le fait d'avoir des caméras de recul ou latérales pour voir si on est proche, c'est quelque chose de très pratique. Ça évite de se prendre un piquet. Et du coup on a moins de bosses sur la carrosserie. (M. Ü)

La seule réserve provient d'une personne qui estime sa conduite sûre et suffisamment lente pour ne pas avoir besoin de ce genre d'assistance. Elle valide implicitement une représentation communément admise chez les seniors selon laquelle ce serait principalement les jeunes qui sont dangereux au volant.

Votre voiture ne vous donne pas l'indication d'un autre véhicule dans l'angle mort, j'imagine ? Non, non rien. **Et vous trouvez que ce serait bien d'avoir ça ?** Bon, nous on fait attention. Mais les jeunes hein... [ils sont dangereux]. (Mme F)

3.1.5 L'assistance au stationnement

Autre innovation récente, l'assistance au stationnement semble plus anecdotique, parce que sans lien avec la sécurité routière. Cette fonctionnalité est, étonnement, assez bien connue des seniors.

Est-ce que vous saviez qu'il existe des voitures qui se garent toutes seules ? Ah oui je le savais, ça. On voit des pubs à la télé par exemple. (M. H)

Vous saviez que certaines voitures se garent seules ? Oui. Celle de mon neveu. Il y a une petite télé. Et elle se gare seule. (M. S)

Est-ce que vous saviez qu'il existe des voitures qui se garent toutes seules ? J'ai déjà vu ça sur internet oui. Je sais, mais je ne connais pas. (M. G)

La première différence avec les autres automatismes réside dans le fait que l'assistance au stationnement fait souvent sourire. Les seniors voient cette fonctionnalité comme un gadget, davantage que comme un véritable service. En effet, pour l'utiliser, il faut que le véhicule dispose d'énormément de marge de manœuvre, ce qui arrive rarement en ville.

Saviez-vous qu'il existe des voitures qui se garent toutes seules ? (rires) Oui. Enfin ça me fait rire parce que je n'ose pas imaginer [l'utiliser ici, à Wazemmes]. Nous quand on se gare ici, il faut pouvoir pousser celle qui est devant ou derrière... Je le savais mais dans ma tête de vieille dame, je ne fais pas confiance... (Mme C)

Est-ce que vous saviez qu'il existe des voitures qui se garent toutes seules ? Ah oui (rires). On aura plus besoin de chauffeurs bientôt... **Ce n'est pas le cas de votre voiture ?** Non, non. **Et ça vous intéresserait sur une autre voiture ?** Non je ne pense pas, je ne suis plus en état de refaire des frais. Je vais la garder tant que je ne fais pas de bêtises et puis quand je sens que ça n'ira plus, je la donnerai à mes petits-enfants (Mme F)

L'autre différence tient au fait que personne n'utilise l'assistance au stationnement parmi les personnes qui ont une voiture disposant de cette fonctionnalité. Au mieux, l'ont-ils essayé une ou deux fois.

Est-ce que vous saviez qu'il existe des voitures qui se garent toutes seules ? Oui. **C'est le cas de votre voiture ?** Non, je ne pense pas, mais celle d'avant oui. Je ne l'avais jamais utilisé. **Pour quelle raison ?** La logique, c'est bien, mais bon, quand on n'en a pas besoin, c'est pas la peine de l'utiliser. Il fallait clignoter du

côté où on voulait se stationner, se faire un passage, tout ça. Je me disais que ce n'était peut-être pas fiable quoi. (M. J)

J'ai une voiture qui se gare toute seule. La 2008 a un système automatique pour éventuellement se garer toute seule. On l'a déjà testé deux fois mais on préfère le faire manuellement. Ça fonctionne bien mais c'est plus lent. (M. Ü)

Les personnes âgées ayant des voitures récentes ne sont d'ailleurs pas très au fait de cette option, ne sachant pas très bien l'enclencher voire, s'ils en bénéficient ou non.

Est-ce que vous saviez qu'il existe des voitures qui se garent toutes seules ? C'est peut-être le cas de votre voiture ? Non pas du tout. Enfin, si, peut-être mais je ne m'en sers pas. C'est surtout que j'ai l'habitude de garer ma voiture moi-même. **Est-ce que ça peut vous rassurer où vous sembler important d'avoir cette option ?** Non pas spécialement, ça ne me rassure pas. (M. L).

Est-ce que vous saviez qu'il existe des voitures qui se garent toutes seules ? Oui j'en possède une. Elle se gare toute seule mais je n'ai pas encore essayé (rires). **Pourquoi n'avez-vous pas essayé ?** Un peu d'appréhension... **Vous pensez le faire prochainement ?** Peut-être par curiosité, il faudrait que je mette peut-être des poubelles derrière pour essayer. Il y a une certaine appréhension sûrement par rapport à l'âge mais en tout cas ma voiture peut le faire. (M. E)

Et il est indéniable que les seniors qui ne disposent pas de cette option ne voient pas sérieusement l'intérêt d'en disposer à l'avenir. Au mieux l'envisage-t-il comme une curiosité à essayer, un jour.

Est-ce que vous saviez que certaine voiture se gare seule ? Oui je savais. Mais je ne sais pas si j'aurais confiance. (Mme V)

Est-ce que vous saviez qu'il existe des voitures qui se garent toutes seules ? Oui les voitures autonomes ou semi-autonome. **C'est le cas de votre voiture ?** Non, non. **C'est quelque chose que vous aimeriez avoir ?** Non, tant que je sais conduire, ça va (M. D)

Vous aimeriez avoir cette option sur une prochaine voiture ? Non. Ça me permet de garder l'esprit [alerte]... passer les vitesses faire ci, faire ça... L'automatisme ne m'intéresse pas spécialement. (M. G)

Je n'aurais pas confiance. Bon, on sera peut-être obligé d'y venir un jour. Mais moi... je ne sais pas. J'aurais peur. Bien qu'une fois, on était en maison d'hôtes, un gars nous racontait que quand il arrivait de chez lui, hop, aucun problème [il laissait sa voiture se garer seule]. Ce sera peut-être l'avenir... (Mme Ö)

Quelques personnes ne connaissaient pas du tout cette fonctionnalité, mais n'éprouvent pas le besoin de s'y intéresser non plus.

Est-ce que vous saviez qu'il existe des voitures qui se garent toutes seules ? Non. Ça me semble curieux. (Mme X)

Est-ce que vous saviez qu'il existe des voitures qui se garent toutes seules ? Ah non...non. **Et vous aimeriez disposer de cette fonctionnalité sur une prochaine voiture ?** Pas forcément, vous savez maintenant avec le système de recul ça me suffit amplement. (Mme B)

Saviez-vous qu'il y a des voitures qui se garent toutes seules ? Qui se garent toute seule ? **Oui, oui.** **Qu'est-ce que vous en pensez ? Est-ce que vous souhaiteriez disposer de ce genre de fonctionnalité sur une prochaine voiture ?** Je ne sais pas. Ça me surprend tellement ! Mais ça nous supprime une part de liberté, non ? Vous choisissez le programme pour qu'elle se gare seule ou non ? (Mme N)

Imaginée pour rendre un service aux personnes âgées qui éprouvent des difficultés à stationner, l'automatisation de cette manœuvre ne semble assurément pas avoir atteint sa cible. Le verdict est sévère, c'est sans conteste un échec ; une offre qui ne vient pas rencontrer les attentes des seniors d'aujourd'hui.

3.2 Les offres de transport collaboratives et partagées

Nous décrivons ici les quelques témoignages de personnes âgées ayant fait mention des solutions collaboratives de mobilité, davantage pour donner leur opinion que pour relater la réalité d'une quelconque pratique vécue. Le constat s'impose de lui-même : les seniors ont une connaissance extérieure et superficielle de ces offres nouvelles.

3.2.1 L'offre de covoiturage

L'offre de covoiturage de longue distance avait été évoquée par certaines personnes interrogées par le passé ; plus du tout depuis la pandémie de COVID. Quant au covoiturage du quotidien c'est une pratique quasi-méconnue. La seule personne à l'évoquer est M. Ü qui habite à Marcq-en-Barœul.

Je vois de plus en plus à Marcq-en-Barœul des aires où on peut faire du covoiturage. On se stationne, on lève le pouce et si quelqu'un veut nous prendre, il nous prend. (M. Ü)

Cette initiative communale est davantage décrite sur le site Internet municipal³. Une vidéo promotionnelle a été montée⁴. Une cinquantaine de participants seraient déjà inscrits sur la plateforme de covoiturage couplée à l'application Pikmiup⁵ pour permettre du shopping de proximité et venir répondre au besoin d'un coffre de voiture ; besoin si souvent avancé pour justifier de ne pas utiliser les modes de transport alternatifs à la voiture solo.

3.2.2 L'offre de VLS

L'unique expérience par l'une des personnes interrogées du système de location de vélo en libre-service lillois s'avère être une expérience malheureuse. Même si la porte ne semble pas irrémédiablement fermée, cette expérience a été décourageante.

Vous faites du vélo de temps en temps, est-ce que vous saviez qu'il existe un système de location en libre-service de la métropole ? Oui, oui bien sûr. Mais j'ai eu une mauvaise expérience justement. J'ai voulu louer un vélo près de l'Hippodrome mais ça n'a jamais fonctionné. Par contre, ce qui a fonctionné, c'est le remboursement. Mais depuis ce temps-là...[je ne les utilise plus]. De toute façon, j'ai un vélo à la cave. Mais qui sait, je serai peut-être amené une autre fois à prendre un V'lille (M. A)

Même quand elles ne se sentent pas du tout concernées par son usage, les personnes âgées ont le plus souvent remarqué l'existence du service V'Lille.

Saviez-vous qu'il existe des vélos en libre-service à Lille ? J'en ai vu, oui. Mais moi j'en ai un de vélo. Il est encore dans le garage. Je ne l'ai pas utilisé depuis que... j'avais 18 ans. (M. S)

Concernant les V'Lille, est-ce que ça vous est déjà arrivé de les utiliser ? Non pas du tout, mais je les vois juste quand ils sont garés. Avant j'avais un vélo et je l'ai revendu à un de mes voisins. Compte tenu de mon âge je me suis dit : « j'arrête » (M. H).

³<https://www.marcq-en-baroeul.org/carte-des-arrets>

⁴<https://youtu.be/eSci5dCprqI>

⁵<https://pickmiup.fr/conditions-generales-de-vente/>

Si elles savent rarement comment s'y prendre pour procéder à la location d'un vélo, les personnes interrogées ont souvent repéré les stations disséminées dans l'espace urbain, notamment quand il en existe à proximité de chez elles.

Connaissez-vous la localisation de la station V'Lille la plus proche ? Oui. Au niveau de la piscine, j'en vois là. Mais on ne les utilise pas. (M. Ü)

Dès que j'ai eu le permis de conduire, j'ai arrêté le vélo. **Il existe une station de location de vélo pas très loin de chez vous, est-ce que vous le saviez ?** Oui, juste au coin de chez moi. Mais je vous dis à vélo je ne me sens pas à l'aise. (Mme B)

Est-ce que vous saviez qu'il y a des vélos en libre-service pas loin de chez vous ? Oui il y en a une à côté du Match. **Et vous ne l'utilisez pas ?** Non parce que déjà il faudrait que je sache comment ça fonctionne réellement et ensuite quand on arrive à un endroit donné on doit déposer le vélo mais il y a des copains qui m'ont dit qu'il n'y a pas toujours la place donc c'est compliqué, je me méfie. Et pour faire du vélo en ville il faut être suicidaire enfin ça dépend des heures mais bon ça fait peur. (Mme C)

Vous n'utilisez pas vraiment le vélo mais est-ce que vous savez où est-ce qu'il y a des bornes de V'Lille ? Oui une à 30 mètres de chez moi et une sur la place de Fives (M. D).

Dans les zones suburbaines et périurbaines où aucune station de VLS n'a été implantée, le besoin du service ne se fait pas particulièrement sentir car, le plus souvent, les personnes disent déjà disposer de vélos qu'elles n'utilisent pas.

Vous avez une station de V'Lille par chez vous à Roncq ? Non pas du tout. **S'il y en avait c'est quelque chose qui peut vous intéresser ?** Pas vraiment puisqu'on a nos propres vélos. (M. E)

En l'état, le système de VLS lillois ne semble pas approprié pour répondre aux besoins des seniors. De par sa conception même, il s'adresse explicitement à d'autres tranches d'âge. Toutefois, une proposition intéressante et innovante découle de nos entretiens. Il s'agirait de créer une offre nouvelle : le tricycle en libre-service.

À Lambersart, il y a une station avenue de l'Hippodrome, en face du Tacos et une autre au Pont Supérieur à Lomme. Mais le vélo, je n'ai plus assez d'équilibre pour ça. Il faudrait des vélos à 3 roues. (Mme V)

En faveur de l'usage du système VLS tel qu'il existe actuellement, une petite fenêtre d'opportunité existe toutefois. Il s'agit du cas, rare, où des personnes âgées s'approprient à renouveler leurs vélos.

Peut-être que, si on était en phase de remplacement de nos vélos, plutôt que d'investir beaucoup dans des vélos, ça reviendrait moins cher d'utiliser des V'Lille. Mais ce n'est pas prévu. (M. E)

3.2.3 L'offre d'auto-partage

Savez-vous s'il y a des stations d'auto-partage Citiz pas loin de chez vous ? Non, pas du tout, je ne connais pas (M. E)

L'offre d'auto-partage Citiz n'est pas aussi bien connue que celle des V'Lille. Le concept même d'auto-partage semble plus énigmatique que celui de vélo en libre service aux yeux des personnes interrogées.

Saviez-vous qu'il est possible de louer des voitures à l'heure, comme les V'Lille ? Je savais sur Paris mais sur Lille, je ne savais pas. (Mme V)

Il existe un système dans la métropole qui s'appelle Citiz, est-ce que vous connaissiez ? Est-ce que vous savez s'il y a une station près de chez vous ? Non, pas du tout (M. M)

Vous saviez qu'il existe déjà au sein de la métropole de Lille des systèmes de voitures partagées et des stations où on peut venir les chercher ? Je n'en ai pas la moindre idée (M. L)

Est-ce que vous saviez par exemple qu'il y a des voitures en autopartage au sein de la métropole de Lille ? C'est quand les personnes vont travailler ensemble, c'est ça ? **Non ça c'est le covoiturage. L'auto-partage c'est le fait de pouvoir louer une voiture pour un trajet et après on rend la voiture sans qu'elle nous appartienne. Vous sauriez dire, par exemple, où est la station la plus proche de chez vous ?** Non, non je ne connais pas du tout. (M. G)

Pour expliquer cette plus faible notoriété, on peut avancer deux hypothèses : le changement de marque commerciale au moment où *Lilas Auto-partage* est devenu *Citiz* mais aussi le plus faible nombre de stations d'auto-partage (41 à Lille-Roubaix-Tourcoing) que le nombre de stations de vélos en libre partage (313 stations couvrant un territoire sensiblement identique). En effet, la visibilité dans l'espace urbain (des véhicules comme des places de stationnement réservées en stations) est une composante importante de la connaissance du système par des personnes non-utilisatrices.

Il existe un système de voitures en auto-partage au sein de la métropole. Est-ce que vous savez si une station à proximité de chez vous ? Non. **Vous saviez que ça existe sur Lille ?** Je sais que ça existe parce que maintenant on voit des parkings réservés. (M. J)

Outre la moindre visibilité, le plus faible nombre de stations a pour conséquence que bon nombre de personnes se sentent exclues du service ou non concernées par l'offre, faute de station à proximité de chez elles.

Vous saviez qu'il existe déjà, au sein de la métropole de Lille, des systèmes de voitures partagées et des stations on peut venir les chercher ? Oui un peu comme les vélos libres, je suis au courant de ça oui. **Et vous savez si vous avez une station près de chez vous ?** Près de chez nous, non, mais à Lille oui. (M. H)

Vous saviez qu'il y a des stations d'autopartage au sein de la métropole ? Oui, je sais. Mais je trouve que ce n'est pas pour nous. On n'a pas de station près de chez nous. (Mme. N)

Déjà très largement possesseurs de véhicules, les seniors ayant le permis et suffisamment valides pour conduire ne voient simplement pas quel pourrait être leur intérêt à passer à l'auto-partage malgré la forte pertinence du système pour eux (faible nombre de kilomètres à parcourir, occasions d'utilisation se raréfiant, importance relative du coût d'amortissement et d'assurance d'un véhicule dans leur cas, importance d'accéder à des véhicules entretenus).

Il existe un système d'autopartage sur la métropole, vous l'avez déjà repéré vous l'avez déjà essayé ? On connaît mais on n'a jamais essayé compte tenu du fait qu'on a nos propres véhicules. **Vous savez où est la station la plus proche de chez vous ?** Pas du tout. (M. Ü).

Vous saviez qu'il existe déjà des stations d'auto-partage dans la métropole lilloise ? Ah oui, j'en ai entendu parler, mais non, ça ne m'intéresse pas. (Mme F)

Une véritable communication ciblée sur cette sous-population âgée aurait tout à fait lieu d'être. Nous développerons ce point au chapitre 7 en considérant les différentes formes de location comme de possibles solutions de mobilité pour les seniors à l'avenir.

3.3 L'offre de transport en commun

Tout le monde sait qu'il existe un réseau de bus et de métro à Lille. Mais quelles connaissances réelles les seniors ont-ils de l'offre de transport en commun ? Pour mieux saisir la teneur et le niveau de cette connaissance, nous avons commencé par poser une question, simple au demeurant, qui portait sur le nom de l'arrêt de bus le plus proche de chez soi ; ainsi que les lignes qui le desservent.

La notoriété des transports en commun est très relative. On constate aujourd'hui que le nom de l'arrêt de bus le plus proche de chez soi est loin d'être une information connue de tous. Les réponses sont parfois approximatives ou elliptiques.

Est-ce que vous connaissez le nom de l'arrêt de bus le plus proche de chez vous ? Il n'est pas loin de chez nous mais je ne sais pas comment il s'appelle. Ça doit être « Les cités familiales » à mon avis... (M. G)

Vous connaissez le nom de l'arrêt de bus le plus proche de chez vous ? Eh bien non. (M. L)

Est-ce que vous connaissez le nom de l'arrêt de bus le plus proche de chez vous ? Oui, c'est à côté du Match, je n'ai jamais regardé le nom de l'arrêt mais je sais où il est. (M. H)

Est-ce que vous connaissez le nom de l'arrêt de bus le plus proche de chez vous ? Je vois où il est. C'est pour aller à Porte de Douai. Et puis de toute façon, tout est noté à l'arrêt de bus. Pour [aller à] Lille, il y a beaucoup d'arrêts dans Lesquin donc il suffit de lire les panneaux. (Mme K)

Est-ce que vous connaissez le nom de l'arrêt de bus le plus proche de chez vous ? Je vois où il est mais non je ne connais pas le nom. (M. J)

En effet, certaines personnes ne prennent le bus qu'occasionnellement et sur des itinéraires bien balisés. Elles ne maîtrisent pas nécessairement tout le réseau, ne connaissent pas non plus le nom des arrêts de bus qu'elles utilisent, mais parviennent à citer les destinations des lignes qui le desservent, plus facilement que les numéros qui n'ont finalement que peu d'importance quand l'arrêt ne donne accès qu'à un petit nombre de destinations en trace directe.

Je sais où va la ligne 18 et la ligne 10 aussi. Là-dessus il n'y a pas de souci. Et je sais où se trouvent les arrêts pour aller dans le centre-ville. (M. A)

Vous connaissez les lignes qui passent à l'arrêt ? Non parce qu'on prend toujours les mêmes. Avant on allait souvent à Auchan avec ma sœur. À Lille, Roubaix, Tourcoing on n'y va plus (Mme F)

Est-ce que vous connaissez le nom de l'arrêt de bus le plus proche de chez vous ? Le nom, non, mais je sais où il est. Il y a le terminus dans le centre de Bondues. **Vous connaissez les directions ?** Oui, direction Tourcoing ou Lille gare. (M. M)

Il est intéressant de noter que des personnes qui sont peu ou pas utilisatrices des transports en commun peuvent tout de même avoir une bonne connaissance et une bonne opinion du réseau. Cette connaissance leur offre une compétence à la mobilité supplémentaire.

Est-ce que vous connaissez le nom de l'arrêt de bus le plus proche de chez vous ? Oui, c'est le cimetière. **Vous connaissez les lignes qui passent et leurs destinations ?** Nous avons Linselles, ensuite Halluin et Lille Europe. C'est là où c'est le plus important. **Ça vous arrive de prendre ces bus ?** Très rarement (M. E)

Et vous connaissez les lignes qui passent ? Oui il y en a plusieurs, il y en a une qui va sur Sequedin, d'autres sur Lomme ou Saint-Philibert. **Si vous deviez le prendre vous sauriez trouver les horaires ?** Oui il y a des panneaux d'affichage dans les abribus. C'est un peu comme le métro avec les lignes les horaires tout ça. (M. H)

Depuis 2016, je ne prends plus ni le bus ni le métro. Parce que si je suis assis, il faut que je me relève... péniblement. Et que je me tienne debout. Si ce n'est pas stabilisé, je m'en vais en avant. Autrement, pour aller à Lille, ce serait facile. Le bus, on le prend en face [de chez moi] et pour le retour, il me dépose juste sur le trottoir [devant chez lui]. La 10... c'est une des meilleures lignes, vous savez. Jusqu'au métro, il y a deux arrêts. D'ici, on peut aller à la cité hospitalière Oscar Lambret. Et celui qui va à Villeneuve d'Ascq [n°18], c'est direct jusqu'au terminus. Il n'y a pas beaucoup de lignes aussi bonnes. (M. S)

En effet, les non-utilisateurs des TCU qui connaissent un peu le réseau sont en mesure de faire bénéficier d'autres personnes de leurs connaissances.

Pour aller faire vos contrôles réguliers au CHR, vous prenez le bus ? Non. Moi j'ai encore pris ma voiture [récemment] mais par contre je conseille aux gens autour de moi de prendre le bus. Il y en a qui ont des soucis

pour aller voir un proche aux CHR et je leur dis qu'il y a un bus direct. Mais je pense que si je ne pouvais plus conduire, pour une raison ou pour une autre, je le prendrai plus. (M. J)

Il y a enfin, bien sûr, quelques utilisateurs réguliers des TCU qui n'hésitent pas une seconde et dont les témoignages démontrent aisément qu'ils ont une connaissance vécue du réseau de transport en commun.

Connaissez-vous le nom de l'arrêt de l'autobus qui passe pas très loin de chez vous ? Oui, c'est Les Chats Huants. **Vous connaissez toutes les lignes qui y passent et leurs destinations ?** Il n'y a qu'une ligne qui passe, c'est la L4. Il fait Halluin – Zone commerciale de Leers. (Mme N)

La dernière fois que vous avez pris les transports en commun, c'était... ? Je les ai pris dimanche. Le 51. À Lambersart, vous avez un bus toutes les heures. Pour aller c'était facile. Mais pour le retour j'ai dû attendre trois quarts d'heure. C'était compliqué. C'est pas pratique, c'était long. Heureusement il y avait un banc, j'ai pu m'asseoir. Mais rester 1h debout sans bouger, c'est pas évident. C'était une amie qui fêtait ses 80 ans, tout près de la Grand Place de Lille, mais je n'ai pas réfléchi, j'aurais dû prendre ma voiture, aller jusqu'au Pont Supérieur à Lomme et prendre le métro, ça aurait été plus facile de prendre le métro jusqu'à Rihour. Et c'était juste à côté. Je n'ai pas réfléchi, ça arrive. **Les autres bus qui passent par chez vous, c'est... ?** Le 10, il passe à l'église de Lambersart, mais je ne le prends jamais. Il n'est pas vraiment dans mon quartier. Il y a tout de même un quart d'heure/20 minutes à pied. On est plutôt mal desservi. Et le 51 va jusque Verlinghem mais... [je n'ai pas l'occasion d'aller par là]. **Et le 76 vous l'avez déjà pris ?** Non. **Il n'est pas très loin du 10.** Ah oui, il va à la cité familiale. **Et la ligne CO3, vous la prenez ?** Non non, ni le CO2 ni le CO3. Je ne les ai jamais pris. **Parce que l'occasion ne s'est pas présentée ?** Vous savez, si je vais à Lille, c'est pour quelques courses ou chez le médecin. Et sinon, je ne sors pas à plus de 15 – 20 km autour de Lille. Et puis à Lambersart il y a tout ce qu'il faut tout de même, même pour passer une radio. (Mme V)

Connaissez-vous le nom de l'arrêt de bus le plus proche de chez vous ? C'est Florence. **Et vous connaissez toutes les lignes qui y passent ?** Il y a City 3, City 4 et celui qui va à la gare je ne sais plus son numéro. Enfin bon moi je ne guette que le City 4 parce que c'est le mien. **Et comment faites-vous pour savoir l'horaire du bus ?** Bah je vais voir, à l'arrêt de bus. Ou bien si j'ai une visite à faire, par exemple, à Wasquehal, je téléphone à Ilévia. (Mme W)

Comme on le constate à travers les témoignages qui précèdent, les outils numériques sont peu présents dans les propos des usagers des TCU. Ils le sont bien davantage chez les utilisateurs de la voiture. Une ligne de fracture semble se dessiner de ce point de vue, nous y revenons un peu plus bas.

Les transports en commun font l'objet de projections de la part des non utilisateurs relatives à ce que leur semble être un déplacement en transport en commun, sans toujours la connaître ? C'est le cas de M. J qui présume qu'il y a déjà tellement de personnes âgées dans les bus qu'il devient difficile d'y trouver une place assise ; ce qui justifie, à ces yeux, de ne pas les utiliser. C'est aussi le cas de Mme Q, qui parle d'un temps où il fallait monter une marche pour prendre le bus alors que ce n'est plus le cas ni à Wavrin ni ailleurs ; la totalité des autobus Ilévia sont accessibles aux fauteuils PMR.

Il commence à y avoir des publicités pour laisser la place aux personnes âgées. Mais plus vous prenez de vieux dans les bus, plus il y en aura qui se tiennent debout (M. J).

Les transports en commun, je ne les prends plus. Du tout. Je n'arrive pas à descendre [la marche] c'est trop haut. Du coup j'ai mal dans le dos. (Mme Q)

La connaissance du réseau de transport en commun est donc très relative. Un problème mérite d'être soulevé, celui de la méconnaissance qui fait suite à un déménagement. Souvent cité comme un événement-clé qui contribue à redessiner les routines de mobilité et où les personnes s'ouvrent davantage à l'éventail des solutions de transport disponibles aux alentours de la nouvelle résidence, le déménagement s'avère, en fait, pénaliser l'usage des transports en commun. Une personne ne s'intéresse pas du tout aux transports en commun parce qu'elle pense

qu'ils n'existent tout simplement pas dans la commune où il vient d'emménager : Pérenchies. Une autre personne ne s'est simplement pas renseignée sur les destinations du bus qui passe au pied de sa nouvelle résidence.

J'imagine que le fait d'avoir déménagé, ce sont de nouvelles routines qui se mettent en place... est-ce que vous pourriez me parler de la dernière fois où vous avez hésité entre prendre la voiture, y aller à pied ou en transport en commun ? Pour l'instant on n'hésite pas du tout avec les transports en commun parce qu'il n'y en a pas. Il y a 4 km à faire à pied pour aller au métro donc c'est trop loin. [Et puis] moi, honnêtement, je suis assez réfractaire aux transports en commun. (M. L)

Est-ce que vous prenez davantage les transports en commun depuis votre déménagement ? Je peux faire toutes mes courses à pied dans le quartier. Quand je prends les transports en commun c'est pour aller à Lille. Et je prends le métro. Je le prends sous la place de l'hôtel de ville à Wasquehal. J'y vais avec ma voiture parce que la route n'est pas agréable, il n'y a pas de trottoir. Il y a une ligne de bus qui passe à côté de chez moi, mais je ne sais même pas le numéro. (Mme X)

Une communication ciblant les seniors nouveaux arrivants dans un quartier serait une bonne chose pour accroître la notoriété des services de transport public. Un certain nombre de seniors ne sauraient tout simplement pas comment s'y prendre s'ils devaient un jour voyager en transports en commun. Et si la personne y consent, il conviendrait idéalement de lui proposer un accompagnement au premier voyage (repérages des commerces de première nécessité, de la pharmacie, des services sociaux ou des services de santé, achat de titre de transport et choix parmi les différents types d'abonnement...). Au moment de l'emménagement des seniors, il y a matière à innover en termes de politiques publiques.

Du coup vous ne savez pas du tout comment ça se passe pour prendre un ticket de bus par exemple ? Non, on n'en a jamais acheté je pense (rires) et on espère qu'on n'en achètera jamais (M. G).

Si vous deviez prendre un ticket de transports en commun, vous sauriez comment faire, où aller ? Pour ce qui est du métro oui, à Saint-Philibert. **Et si vous deviez partir de chez vous ?** Je serai dans la merde (rires). Je pense que je prendrais un taxi. (M. L)

La dernière fois que vous avez pris le bus ça remonte à quand ? Je ne saurais pas dire, ça fait vraiment très longtemps. **Est-ce que vous sauriez acheter un titre de transport ?** Non. **Vous avez une idée des prix ?** Non pas du tout. (M. M)

Il ressort de nos entretiens avec les personnes âgées qu'une grande confusion règne entre les différentes cartes *pass pass* dans leur matérialité (rigides ou souple), dans leur fonctionnalité (titre rechargeable ou non), dans la possibilité de les prêter ou non (carte anonyme ou nominative), dans leur caractère personnel et unique ou non (avec ou sans photo du détenteur) d'autant qu'une carte, personnalisée ou non, n'empêche pas de faire voyager d'autres usagers avec soi. Enfin, la confusion est grande entre abonnement et bénéficiaire de tarif réduit d'une part, entre abonnement et carte rechargeable d'autre part.

Quand vous voyagez en bus vous utilisez une carte rigide ? Oui, j'ai un abonnement. **Vous voulez dire une carte avec votre photo ?** Oui c'est ça. Vous avez raison ce n'est pas un abonnement. C'est une carte que je recharge. Pour dire de voir ça au cas où. (Mme W)

Quand vous prenez les transports en commun vous utilisez une carte rigide rechargeable ? Oui, oui, c'est ce que j'ai. Enfin, quand je ne l'ai pas égarée. **C'est une carte personnelle ou anonyme ?** Je pense qu'elle est personnelle. Enfin il n'y a pas ma photo dessus mais je ne sais pas si c'est vraiment important [grave], par exemple, si on prête sa carte à une autre personne. Enfin, sauf s'il y a des réductions par rapport à l'âge bien sûr. (Mme C)

Il existe des cartes soit anonymes, soit individuelles, est-ce que vous savez ce que vous utilisez ? Oui, c'est de l'individuel. **C'est une carte avec votre photo du coup ?** Non, non, c'est anonyme mais individuel. (M. E)

3.3.1 Zoom sur la connaissance des offres tarifaires

Le simple fait d'avoir plus de 65 ans donne droit à un tarif réduit lorsqu'on habite au sein de la MEL. Certaines personnes bénéficient déjà de ces tarifs.

Il existe des offres pour personnes de plus de 65 ans. Est-ce que vous en bénéficiez ? Oui bien sûr depuis de nombreuses années. **Donc vous avez des carnets de 10 trajets à tarif réduit ?** Oui sur ma carte de vieux, quoi... (M. A)

Est-ce que vous savez si votre femme, qui utilise le réseau Ilévia, utilise des cartes avec réduction ou pas ? Oui avec réduction vu qu'on a plus de 70 ans. **Elle utilise 10 trajets ou un abonnement mensuel ou permanent ?** Oui les 10 trajets. On ne les utilise pas tellement souvent donc les trajets, ça suffit, pas vraiment besoin d'un abonnement. (M. D)

Pour le bus, vous prenez un abonnement mensuel ponctuellement ou vous payez automatiquement tous les mois ? Je ne le prends que quand [les mois où] j'en ai besoin. (Mme F)

Mais d'autres personnes découvrent en cours d'entretien l'existence même de la tarification spécifique « + de 65 ans » liée à l'âge, sans condition relative aux revenus. Certaines réalisent alors qu'elles surestimaient la réalité du coût d'un titre pour l'utilisateur du transport public.

Vous avez une idée des tarifs des TC ? Non pas vraiment. **Vous saviez qu'il y a des tarifications pour les plus de 65 ans ?** Pas davantage. Mais on peut l'imaginer (M. L)

J'ai une carte anonyme rechargeable. Et je recharge mes 10 trajets à la fois. **Sans bénéficier de la réduction des plus de 65 ans ?** Non. **C'est un choix ?** Pour l'instant... Je ne me suis pas préoccupée de ça parce que le petit [son petit-fils avec lequel elle prend le tramway toutes les semaines] va partir avec ses parents sur La Rochelle donc...[je n'en ai pas forcément besoin]. **Est-ce que c'est quelque chose qui vous intéresserait d'avoir cette réduction et est-ce que vous la connaissiez ?** Non, non je ne le savais pas. (Mme B)

Et vous saviez que les +65 ans ont droit à une réduction. Ça dépend des salaires [revenus], non ? **Non.** Ah bon, on a une réduction de combien ? **On est à 12,25€ au lieu de 14,90€ les 10 trajets.** Ah bon ? (M. S)

Vous avez une idée du prix des 10 voyages ? Ça revient à 1,60€ [x 10] ? **C'est 12,25€ les 10 trajets avec la carte de réduction.** (Mme Ö)

Les abonnements, aussi bon marchés soient-ils, conviennent mal aux personnes les plus précaires. En effet, ils constituent un engagement à payer une somme donnée régulièrement. Le constat a déjà été fait dans d'autres recherches, les personnes pauvres préfèrent largement payer au coup par coup, par souci de visibilité immédiate sur des dépenses qu'elles ont parfois du mal à budgéter longtemps à l'avance.

Donc vous, vous avez une carte Ilévia ? Oui. **Une carte à votre nom, avec une photo ?** Oui. **Et vous y avez mis des tickets ?** Ah oui [pas un abonnement]. Parce que payer 7€ par mois [tarif de l'abonnement mensuel réservé au +65 ans payant moins de 300€ d'impôts], ça ne me va pas. C'est trop cher pour moi. **Donc vous mettiez 10 tickets.** Oui. (Mme Q)

C'est une carte avec abonnement ? Non, ça, je ne la prends pas. Je sais qu'elle existe parce qu'avant, j'avais beaucoup de rendez-vous à l'hôpital. Et je l'avais. Mais maintenant non... tous les ans, il faut repayer. Finalement, ce n'est pas si intéressant que ça. (Mme V)

Quand bien même les seniors disposent de la carte de réduction « 65 ans et plus », tous ne connaissent pas l'éventail des tarifs auxquels elle leur donne droit ou toutes les façons d'utiliser cette carte. Par exemple, il est compliqué de comprendre que certaines cartes offrent, mais pas d'autres, la possibilité de voyager en compagnie de plusieurs accompagnateurs.

Vous n'avez donc pas un abonnement mensuel ou permanent... Non. Je ne sais pas pourquoi d'ailleurs, il faut que je me renseigne pour ça. C'est certainement un avantage financier. **C'est 30,50€ pour un mois et 26€ par mois pour un an.** Oh ben vous avez bien fait de m'appeler... Et pour avoir un pass 3 ou 4 stations... **Oui, un ticket ZAP.** Oui, c'est ça, ça ne peut pas être sur la même carte ? Il faut encore une autre carte ? Ça serait pratique de l'avoir sur la même carte personnelle plutôt que de devoir prendre une nouvelle carte à

chaque fois. Et sinon... en plus de ma carte quelques fois j'achète des carnets de 10 trajets, quand de la famille ou des amis viennent nous voir [mais il doute que ce soit la meilleure des solutions]. (M. A)

Aux tarifs liés à l'âge se sur-ajoutent des tarifs sociaux liés à d'autres motifs (les niveaux de revenus, le handicap ou simplement, la localisation résidentielle : à l'intérieur de la MEL, à l'extérieur ou dans une commune périphérique dite intégrée). Ce mille-feuille tarifaire, aussi justifié soit-il, participe aussi à la confusion dans laquelle les personnes âgées semblent nager.

Vous avez eu votre carte de bus ? Ah ben oui. **Avec réduction de moins de 65 ans ?** Non, justement, je pensais à vous parce que j'avais encore les papiers [à remplir]. C'est parce que je ne prends [le bus] que de temps en temps. Je le prends pour le mois mais pas avec la réduction [plus de 65 ans]. **Alors à quel prix ?** Moi, je paye 7,40€ par mois [prix de l'abonnement pour les + de 65 ans payant moins de 300€ d'impôts]. **Ah c'est que vous avez une réduction pour le coefficient familial ou quelque chose comme ça ?** On va le chercher et c'est toujours le même prix, même si on fait plus de trajets. **C'est bien ça, c'est un abonnement.** **Et vous aviez un souci avec le formulaire ?** Non, mais comme vous dites pour les plus de 65 ans, là, je ne comprends pas. **Oui il y a des réductions, mais je pense que vous en bénéficiez déjà et que vous avez d'autres avantages aussi.** Oui c'est parce que je suis non imposable (Mme F).

Est-ce que vous saviez qu'il y a des forfaits et des prix qui sont faits pour les plus de 65 ans ? Ah bah oui. **Vous avez une idée du prix d'un voyage à tarif réduit ?** Non. Mais je sais qu'il y a des forfaits. Et aussi des forfaits en fonction du village où de la région que vous habitez. J'avais vu ça dans les informations. (M. J)

Indéniablement, la notion de « commune intégrée⁶ » pour désigner des communes extérieures à la MEL mais ouvrant droit à des tarifs spéciaux sur le réseau de TCU métropolitain constitue une subtilité que la plupart des personnes interrogées ne saisissent pas.

Cette situation de grande confusion, associée à un faible nombre d'occasions d'utiliser les TCU, produit des situations de non-recours chez les seniors ; non-recours à des avantages auxquels ils pourraient pourtant légitimement prétendre.

Vous bénéficiez des forfaits accordés aux personnes de plus de 65 ans ? Non parce que je suis allée à la gare pour avoir la réduction et il y avait un monde fou donc, au bout d'un quart d'heure, je suis rentrée chez moi (Mme C)

Est-ce que vous saviez qu'il y a des réductions pour les plus de 65 ans ? Je vous remercie de nous le signaler (rires), on ne le savait pas. **Vous prenez le plein tarif à chaque fois ?** Oui. Parce qu'on l'utilise très peu aussi. Effectivement si on l'utilisait plus souvent [le bus] on prendrait une carte avec notre photo et un tarif préférentiel (M. E).

Vous avez un forfait ? J'ai une carte où je mets un ticket à chaque fois. Bon bah là je l'ai prise hier il m'en reste 10. Quand je n'en aurais plus que trois ou quatre, je chargerais. **C'est une carte nominative ?** Oui avec ma photo. **Donc vous bénéficiez de la réduction plus de 65 ans.** Non je ne pense pas. C'est une carte que j'avais achetée à l'époque [avant d'avoir 65 ans]... Ça fait un bon bout de temps que je l'ai. (M. Ü)

Vous ne prenez pas les transports en commun très souvent mais quand vous le faites est ce que vous choisissez une carte 10 trajets ou bien une carte avec un trajet unique ? On a un 'abonnement' pour le métro de 10 voyages parce qu'on ne va pas souvent à Lille et quand on arrive au bout on recharge notre carte. **Donc c'est une carte rigide que vous pouvez recharger de 10 trajets ?** Oui, un peu comme une carte d'identité quoi [avec photo et forcément réduction lié à l'âge étant donné la date de naissance], on choisit le nombre de voyages et voilà. **Et vous prenez des tickets plein tarif ou des tickets destinés aux personnes de plus de 65 ans ?** Ce n'est pas marqué quand on prend ça. On prend plein tarif je crois. Et ça doit être 14€ pour 10 voyages [donc effectivement le tarif plein] (M. H).

À en croire ces derniers témoignages, des garde-fous manquent pour détromper une personne âgée bénéficiaire d'un tarif « 65 ans et + » qui rechargerait par mégarde sur sa carte *Pass Pass* des titres au tarif plein. Une alerte devrait informer les personnes à leur 65^{ème} anniversaire que leur carte leur permet désormais d'accéder à des tarifications plus avantageuses. D'autres garde-

⁶ Les communes « intégrées » sont : Attiches, Avelin, Bachy, Bourghelles, Camphin-en-Pévèle, Chemy, Courrières, Cysoing, Ennevelin, Gondcourt, Harnes, La Neuville, Louvil, Mérygnies, Nieppe, Pont-à-Marcq, Tourmignies, Thumeries, Wahagnies, Wannehain.

fous manquent pour prévenir de la fin de validité d'un titre qui aurait été chargé depuis trop longtemps sur un support *Pass-Pass* ; support qui ne « dit » pas facilement le nombre de titres dont on dispose encore, au contraire des tickets cartonnés d'autrefois qu'il suffisait de compter.

Pour voyager sur le réseau Ilévia, vous utilisez une carte rigide ? Alors j'avais une carte pour plus de 65 ans avec ma photo. Il est écrit « 65 ans et plus ; trajet x10 ». Elle était valable un certain temps et après on a reçu un courrier disant que la validité était prolongée parce qu'on n'avait pas utilisé les titres qui étaient dessus. Initialement, c'était valable jusqu'au 12 octobre 2021. Seulement... je ne sais plus de combien de temps elle avait été prolongée, mais j'ai sans doute laissé passer la date. Bon. Après je suis allé à la Presse où je vais d'habitude pour recharger, la dame m'a dit « Oh ne vous inquiétez pas, moi j'ai reçu une lettre disant que les cartes étaient prolongées pour une durée de 10 ans ». Ah ben « tant mieux », j'ai dit. Le problème, c'est que la dernière fois que j'ai pris le bus, j'avais encore 7 trajets sur ma carte. Et là, la dame de la Presse m'a dit qu'elle était vide. Alors je ne sais plus, moi. Est-ce que c'est parce que la dernière fois que j'avais rechargé, je l'avais fait avant d'avoir épuisé tous mes trajets ? **Pour vous, c'est l'inconvénient des supports dématérialisés sous forme de carte à puce...** C'est ça. On doit toujours demander à la Presse le détail du support ! (Mme N)

Vous saviez qu'il existe un forfait pour les plus de 65 ans ? Quand on a emménagé, on nous a envoyé un courrier en nous disant qu'on avait droit à une carte 10 voyages. Mais comme maintenant on ne va presque plus à Lille... **Une carte avec la photo ?** Oui, une carte Pass... On l'a utilisée un peu. Et puis... Je crois même que j'ai encore des voyages dessus. Je devrais les utiliser parce que ça ne va peut-être pas être valable éternellement. (Mme Ö)

Moi j'en ai toujours une dizaine [de tickets]. C'était ma belle-sœur qui m'avait donné la carte. Mais je les ai fait changer parce qu'ils sont périmés. À chaque fois que j'avais besoin de prendre le bus, il fallait que j'en recharge dessus. C'est 2 ans, je crois, la validité. Mais moi, je n'en faisais même pas 10 [en 2 ans]. Ça devrait être valable à perpétuité. (M. S)

Le bus, vous payez à l'unité ? J'ai une plaquette de 10 déplacements, j'achète ça parce que je ne l'utilise tout de même pas très souvent. Ça ne sert à rien de faire une carte de réduction -25 % [+ 65 ans ?] parce que ça ne dure qu'un an. Avec 10 trajets, ça me fait un an presque. (Mme V)

Les personnes âgées interrogées ne semblent pas s'accorder sur la durée de validité d'un titre de transport chargé sur une carte *Pass Pass*. Elles semblent d'ailleurs confondre validité des tickets chargés et validité de la carte utilisée. Si la MEL souhaite être à l'écoute des personnes âgées, il semble primordial de proposer un titre simple (un support physique) à durée de vie illimitée et que l'on sait trouver facilement : auprès du chauffeur ou dans un bureau de tabac / presse.

Est-ce que vous avez une carte de transport en commun ? Oh bah non, je le fais très rarement [de prendre le bus] donc j'achète un ticket au cas par cas. C'est juste pour des petites occasions comme ça. **Donc pour vous c'est important de pouvoir continuer à acheter des tickets dans le bus directement ?** Oui, forcément. (Mme K)

Par exemple, si vous deviez demain prendre le bus, est-ce que vous sauriez comment acheter un titre de transport ? Je sais que ça se vend dans les tabacs. Il me semble qu'on avait des titres d'avance au cas où. (M. J)

Est-ce que vous sauriez acheter un titre de transport ? J'irai sûrement au tabac, mais il faut y aller pour savoir (M. M).

Le virage multimodal qu'engagent conjointement différentes AOM (dont la MEL et la région Hauts-de-France) en direction d'une souhaitable interopérabilité billettique est louable. Un même support (la carte *pass pass*) permet déjà de chaîner un déplacement en TER et en transports en commun dans les limites métropolitaines. Toutefois, ce service vient paradoxalement complexifier la billettique sur un point important puisque cette interopérabilité n'est destinée qu'aux détenteurs de carte *pass-pass*, non aux usagers utilisant le service M-ticket ou les tickets rechargeables souples. Toujours est-il qu'aucun des seniors interrogés n'a mentionné cette opportunité multimodale pourtant avantageuse et qui aurait pu particulièrement intéresser ceux qui habitent

dans les communes périurbaines de la MEL desservies par une gare. Nous ne pouvons que constater et regretter leur méconnaissance à ce sujet.

3.3.2 Zoom sur le rechargement des titres sur les cartes *Pass Pass*

Le rechargement en borne automatique est largement entré dans les habitudes, y compris au sein de la population âgée.

Je vais [recharger] à la borne à Saint Maur. **Pour vous c'est le plus simple ?** Oui c'est plus simple il y a moins de file d'attente qu'à Lille. (Mme B)

Vous savez où est ce qu'elle recharge ses tickets votre épouse ? Au distributeur, oui (M. D)

Est-ce que vous connaissez toutes les façons de recharger ces tickets de bus ou de métro ? Je connais juste les distributeurs dans les arrêts de métro. (Mme C)

Quand vous rechargez votre carte *Pass Pass*, vous le faites via internet ou sur une borne de rechargement ? La dernière fois, on l'a fait à une borne. (M. E)

La banalisation des bornes de rechargement est telle que certaines personnes ne connaissent pas d'autres moyen de faire. C'est le cas, en particulier, des personnes les plus jeunes ou des plus habituées à prendre les transports en commun.

Comme je vous ai dit, j'utilise les machines automatiques. **Vous connaissez les autres façons de recharger ces tickets ?** Il n'y a que celle-là, non ? (M. H)

Parmi les plus âgées et les moins utilisatrices des transports en commun, on rencontre un certain nombre de personnes qui ne connaissent et/ou ne pratiquent que le rechargement via une assistance humaine en agence Ilévia ou en bureau de tabac/presse.

Pour recharger votre abonnement mensuel vous faites comment ? On va dans un tabac. **Vous savez les autres façons de recharger ?** Oh non. On nous l'a fait voir deux fois, mais on ne retient pas (Mme F).

Le cas échéant, l'assistance humaine est jugée importante à trois points de vue. D'abord pour le moment de sociabilité qu'elle suscite. Les personnes s'imaginent aussi que les automates ne permettent pas de payer en liquide ou ne rendent pas la monnaie. Elles s'imaginent enfin que l'automate ne permet pas de consulter le solde des voyages restant sur la carte *Pass Pass*.

Et comment faites-vous pour recharger cette carte ? Oh ! C'est très simple, je fais mon plus beau sourire et je vais à Transpole et je demande au Monsieur de le faire à ma place. Alors qu'il y a des bornes où l'on peut faire ça à toute heure y compris le samedi ou dimanche. Moi j'y vais la semaine, je leur parle, je vois du monde et ils me le font gentiment. **C'est l'agence Transpole...** à Tourcoing. (Mme W)

Vous connaissez d'autres façons de recharger que la Presse ? Je sais qu'on peut recharger à certains arrêts de bus. Mais il faut payer avec une carte bancaire. Moi, je le fais à la Presse. Moi je paye en liquide. (Mme N)

Et vous faites comment pour recharger ? Je vais au débit de tabac. Je demande combien de tickets qu'il reste. J'en prenais une trentaine. Mais comme ça fait déjà un petit moment que je ne vais plus en bus... je ne sais pas combien il doit m'en rester. Il doit m'en rester pas mal. (Mme Q)

Pour vous, c'est l'inconvénient des supports dématérialisés sous forme de carte à puce... C'est ça. On doit toujours demander à la Presse le détail du support ! (Mme N)

Aussi compétentes soient-elles, aucune des personnes interrogées n'a été en mesure de nous faire la liste de toutes les façons de recharger des titres de transports en commun. Le service de rechargement via le site Internet semble méconnu. La seule personne à nous en parler a quitté le

territoire de la MEL (à la suite d'un déménagement) et était aussi la plus jeune senior de notre échantillon.

Je mets ma carte en borne et j'utilise ma carte bleue. **Connaissez-vous les autres moyens de changement ?** Je suppose qu'on doit pouvoir le faire en argent liquide et en allant dans un point relais. **Oui et aussi sur Internet.** Ah bon je ne savais pas. (M. Ü)

Quand vous étiez à Roubaix, vous aviez déjà un smartphone et l'appli Ilévia ? J'avais un smartphone. Mais un vieux smartphone qui ne me permettait pas de télécharger des applications ; bon maintenant j'ai changé. Par contre, j'avais l'application Ilévia sur l'ordinateur. Je rechargeais ma carte Ilévia sur l'ordinateur. Parce que les automates, parfois je me battais un peu avec eux. C'est surtout pour ça... Et puis pour pouvoir contrôler le nombre de billets qu'il me restait sur la carte. (Mme O)

Le M-Ticket qui permet de faire de son smartphone équipé d'une puce NFC une carte *Pass Pass* est non seulement méconnu mais aussi, en dehors de l'éventail des possibles du point de vue des seniors.

3.3.3 Zoom sur la connaissance des offres numériques

Ce dernier constat nous invite à faire un autre zoom sur la connaissance des offres numériques par les personnes âgées. Il y a bien sûr des personnes qui ne disposent simplement pas du matériel numérique (ou de l'accès Internet qui va avec) pour pouvoir envisager la question de l'offre numérique de mobilité et qui se sentent dépassées et incapables de s'adapter à ces changements technologiques à leurs yeux insurmontables.

Est-ce que vous avez un téléphone avec Internet ? Oh non...on n'est pas moderne. (Mme F)

Vous, vous n'avez pas de téléphone avec Internet ? Non, je n'ai rien de tout ça. (Mme K)

Vous avez un téléphone avec Internet ? Non, non. Il faudrait que j'apprenne... mais non, je n'ai pas de smartphone, je ne sais pas si je saurais m'en servir. Internet, à part envoyer un mail... Il faut qu'on m'explique les choses. J'ai l'esprit un peu plus lent. Je vois là, la batterie de mon téléphone [devait être changée] je n'arrive pas à comprendre le mode d'emploi. J'ai l'impression que je ne comprends plus quand je lis. Il faudrait que quelqu'un ait la patience de m'apprendre, par exemple pour faire des trucs vidéos... mais c'est pas évident, comme je vis seule. (Mme V)

Or les *smartphones* sont désormais de véritables couteaux suisse de la communication, de la sociabilité, du jeu, des achats et de la mobilité. Nous avons fait l'hypothèse que cette multifonctionnalité des *smartphones* était une partie du problème, du point de vue des seniors. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé aux personnes non-connectées si elles préféreraient un simple boîtier, dédié à l'usage exclusif des transports en commun, afin d'être prévenue de l'arrivée imminente d'un bus ou pour faire une demande de covoiturage. Les réponses sont étonnantes et positives.

Imaginons que vous disposiez d'un simple boîtier permettant d'activer une demande de transport, ou par exemple pour vous prévenir que le bus arrive, qu'il arrive dans 5 minutes... Ça me plairait peut-être bien... je serais plus attirée par ça. (Mme F)

Vous avez un smartphone vous ? Je ne sais pas vraiment ce que c'est un smartphone. **Par exemple est-ce que vous utilisez l'application Ilévia ?** Non je n'ai pas d'applications sur mon téléphone. Par exemple j'ai bloqué Internet sinon il se vide et je me retrouve sans batterie donc j'évite. **Si vous disposiez d'un boîtier pour faire appel à un service à la demande ou être prévenu à l'arrivée imminente d'un bus par exemple est ce que c'est un outil ou un objet qui vous intéresserait ?** Je suppose que oui. **En tout cas ça ne vous fait pas peur ?** Oui oui ça pourrait être une solution. (Mme C)

En effet, le cliché du senior technophobe n'est pas légion et la réalité est nettement plus nuancée. Les seniors prennent seulement plus de temps que le reste de la population pour adopter une innovation. L'appli Ilévia, par exemple, commence tout juste à entrer dans les usages.

Vous allez sur l'application Ilévia ? Oui tout à fait. Pour les horaires de bus par exemple. **Est-ce que vous achetez aussi votre titre de transport avec l'application ?** Oui. C'est relativement nouveau pour moi cette performance, mais oui. **C'est depuis cette année ?** Oui ça marche bien, je n'ai pas de soucis et c'est sécurisé. **Est-ce que vous êtes capable de vous souvenir ce qui vous a décidé à vous y mettre ?** (rires) Je crois avoir entendu un de mes neveux qui faisait ça donc j'ai essayé dans mon coin et ça a fonctionné. (M. A)

Vous avez un téléphone avec internet ? Oui, oui. **Est-ce que vous avez téléchargé l'application Ilévia ?** Je crois, oui. **Vous l'avez déjà utilisé ?** Non, parce que je ne prends pas le bus. Mais il n'y a pas longtemps, quand mon téléphone a saturé, j'en ai supprimé quelques-unes donc... [je l'ai peut-être enlevée]. **On sait tous qu'il y a un moment où on est moins indépendant, est-ce que ça ne vous fait pas peur, par exemple de ne pas trop savoir comment prendre un ticket de bus aujourd'hui ?** Je pense qu'avec le smartphone, on devrait pouvoir s'en sortir. Je vois de plus en plus de gens qui paient avec leur téléphone par exemple, donc je pense qu'on pourra avoir un ticket sur le téléphone. Ça, c'est une forme d'indépendance aussi. Je ne suis pas contre l'évolution, la technique ne me fait pas peur. (M. J)

Certains seniors disposent des matériels adéquats mais renâclent à l'idée de se familiariser avec eux. Parfois, le service n'a pas été réellement souhaité par la personne âgée.

Votre téléphone comporte internet ? Oui. **Est-ce que vous saviez que vous pouviez aussi prendre un ticket de bus avec une application ?** Oui, je sais. Même que ma fille m'a mis ma carte bleue sur mon téléphone pour payer, mais je m'en suis pas servi encore. (M. M)

Sinon les seniors estiment déjà disposer de suffisamment d'informations, qu'elles proviennent de dépliants en papier ou d'Internet (consulté sur un ordinateur fixe). Ainsi, ne voient-ils pas l'intérêt d'y avoir accès sur un téléphone.

Avez-vous un Smartphone, un téléphone avec Internet ? Oui. **Avez-vous téléchargé une appli de type ILEVIA ?** Ah non, non. Tout bêtement j'utilise leur prospectus avec la liste des arrêts, je choisis celui qui m'intéresse. Derrière, ils ont leur numéro de téléphone et hop, j'appelle pour savoir comment y aller. (Mme W)

Vous avez un smartphone ? Oui. Mais pas récent mais... je ne m'en sers pas beaucoup pour Internet, parce que j'ai Internet sur l'ordinateur. C'est mon mari, plutôt qui utilise Internet sur son téléphone. **Il a téléchargé l'appli Ilévia ?** Non. (Mme Ö)

Est-ce que vous avez un téléphone avec internet vous ? Oui tout à fait. **Est-ce que vous avez téléchargé l'application Ilévia ?** Non. **C'est quelque chose que vous pourriez faire si vous êtes amené à prendre plus souvent le bus ?** Télécharger l'application je ne pense pas, mais consulter sur l'ordinateur oui. (M. E)

Est-ce que vous avez un téléphone portable avec Internet aussi ? Oui. **Vous avez téléchargé des applications dessus comme l'application Ilévia par exemple ?** Ah non, pas du tout. Quand j'ai besoin, je regarde sur internet bien avant de partir. (Mme B)

Le manque de compétence dans l'utilisation de l'objet technologique associé à une dose d'auto-dévaluation amène certains propriétaires de smartphone à ne l'utiliser qu'en cas d'urgence voire, à ne jamais l'utiliser, en fait.

Est-ce que vous avez un smartphone avec internet ? Oui, mais je ne l'utilise pas. (M. D)

L'an passé, vous avez reçu un smartphone... et maintenant, vous savez vous servir d'internet ? Non. J'aime pas ça. Je ne m'en sers pas. Le comble c'est que je ne l'utilise pas et, malgré ça, je reçois des coups de téléphone. Ce sont des robots qui vous appellent. C'est tout des trucs où il faut faire attention. Ne pas répondre. **Vous ne sauriez pas utiliser le téléphone pour vous guider...** Le machin là ? Non. (M. S)

Est-ce que vous avez un Smartphone ? Oui. **Est-ce que vous avez téléchargé l'application Ilévia dessus ?** Non. Le téléphone c'est un truc de dépannage pour moi. (M. Ü)

D'autres personnes encore, alors même qu'elles sont largement utilisatrices de smartphones, estiment n'avoir pas suffisamment besoin des transports en commun pour justifier le téléchargement de l'application Ilévia. D'ailleurs, personne ne nous a fait remarquer le curieux choix technique de mettre à disposition des usagers non pas une seule mais quatre applications différentes⁷.

Mon épouse se sert beaucoup plus de son Smartphone que moi. **Et elle a téléchargé l'application Ilévia ?** Non pas du tout. Mon épouse ne prend jamais les transports en commun. (M. Ü)

Je voulais savoir si vous avez téléchargé l'application Ilévia qui permet de prendre le bus par exemple ? Non, non on n'a jamais pris le bus. (M. G)

Vous avez un téléphone avec internet ? Bien sûr. Vous avez téléchargé l'appli Ilévia ? Non. Je n'ai pas vraiment l'intention d'utiliser les transports en commun. (M. L)

Vous n'avez pas téléchargé l'application Ilévia pour connaître les horaires ? Non je ne prends pas le bus donc... [je n'en ai pas besoin]. **Et votre épouse, vous savez ?** Non, elle non plus. Par contre on a téléchargé pour Dunkerque [parce que les transports en commun y sont gratuits] ! (M. D)

En filigrane, une critique intéressante transparaît des témoignages, relative au manque de convivialité du site Internet d'Ilévia. Le foisonnement des offres tarifaires contribue sans doute également au sentiment de manque de lisibilité desdites offres.

Quand vous voulez le prendre, comment faites-vous pour connaître les horaires ? Je vais voir sur Internet mais je trouve que c'est pas très pratique. Parce que si on ne connaît pas l'arrêt de bus précis, on n'a pas le renseignement. Et parfois, on ne connaît pas le nom de l'arrêt de bus précis de l'endroit où on va. Un jour je voulais aller je ne sais plus où. Et l'ordinateur me faisait passer par le métro mais...pfff moi je ne voulais pas trop prendre le métro. Je voulais « en bus ». Et pas moyen. Alors j'ai arrêté l'ordinateur et j'ai téléphoné. Et là on m'a dit comment faire. Mais c'était beaucoup de changements. (Mme N)

Si les personnes âgées ne sont pas mécaniquement technophobes, elles ne sont pas non plus pro-actives en la matière. Elles suivent l'arrivée des innovations avec un temps de retard. La plupart s'en accommodent mais d'autres, en partie victime d'une auto-dévaluation, estiment ne plus être en mesure d'apprendre et de changer de comportement. Le cas échéant, il est intéressant de voir la complexité des tactiques et stratégies mises en œuvre par ces personnes pour parvenir à continuer à se déplacer malgré tout. Le tout-numérique leur complique significativement la tâche, ce que l'ironie amère du témoignage qui suit relate.

Pour des sorties de voyages, par exemple, c'est notre fils qui fait des recherches avec son Internet, puis après on se consulte. On n'est pas sans solutions, même sans internet. Et je n'ai pas de portable ! La dernière fois il y a quelqu'un qui nous a appelé sur le téléphone fixe, elle commence à nous parler d'Internet, tout ça, donc je lui dis que je n'ai pas de téléphone portable, elle me dit « quoi vous n'avez pas de téléphone portable ? » alors je lui ai dit « non et je le vis très très bien et je viens seulement de passer au bic, j'étais encore à la plume ! ». **Est-ce que le fait de pas avoir de téléphone portable ça vous embête quelquefois dans vos déplacements ? Pour vous orienter sur une carte ou quelque chose comme ça ?** On a nos anciens Atlas bien complets, ça fait toujours le travail. **Et pour réserver les billets de train sans Internet, c'est un peu compliqué ?** Pour ça, on a une amie qui travaille à la SNCF. On passe par elle et on lui dit où on va. En 2019 on est allé en Écosse et on a pris l'avion. Alors, avec tous les systèmes de maintenant, j'étais bien content que mon fils soit là. C'est de plus en plus compliqué et il y a plein de personnes de notre âge qui se font aider par les personnels dans les aéroports d'ailleurs. Pour nous ça évolue très très vite et c'est trop rapide. Arrivé à un moment, ça va être de plus en plus compliqué de s'en passer mais comme on a la chance d'avoir les enfants tout près, ça va. (M. H)

⁷ L'appli *Ilévia* (classique) est un outil d'aide à la navigation ; l'appli *Ilévia réservation* offre un accès au Transport sur Réserve, l'appli *Ilévia MELàvélo* offre un service de navigation en V'Lille, l'appli *Ilévia Pass Pass Easy Card* permet le rechargement des titres de transport en commun.

3.4 L'offre de services personnalisables

3.4.1 Connaissance de l'offre de TAD

Il existe différents types de transports à la demande sur le territoire de la MEL. Il y a d'une part les lignes virtuelles (ou transports sur réservation) organisées par l'exploitant des TCU. Elles sont mentionnées sur le site Internet d'Illévia⁸, donc théoriquement existantes. Il en existerait 16 en journée et 6 en soirée (jusqu'à 00h30). Ces lignes sont au départ des principaux pôles d'échanges et desservent les zones périurbaines de la métropole. Elles présentent l'avantage d'être accessibles sans condition particulière et de ne coûter que le prix d'un titre de transport ordinaire.

Malheureusement, lorsqu'on clique sur les fiches détaillées de chacune de ces lignes, on découvre que la plupart n'ont plus d'existence réelle (aucun horaire mentionné). Quant aux autres, il s'agit de lignes classiques pour lesquelles quelques horaires ne sont « déclenchés » que sur réservation. On est assez loin d'un véritable service de transport « à la demande » (illustration 5).

B 61 61R Du lundi au vendredi en période scolaire																
Note				R	R			R					R			
L'OMME SAINT PHILIBERT	06:33	07:37	08:25	09:35	10:20	11:20	12:20	13:30	14:55	15:40	16:50	17:20	17:50	18:45	19:25	20:50
RUE DES FUSILLES	06:36	07:41	08:29	09:38	10:23	11:24	12:24	13:33	14:59	15:44	16:55	17:23	17:55	18:49	19:29	20:54
ENGLOS CENTRE COMMERCIAL	06:39	07:44	08:31	09:41	10:26	11:27	12:26	13:36	15:01	15:47	16:58	17:26	17:58	18:52	19:32	20:57
HAUBOURDIN MAIRIE				09:47	10:32			13:42				17:32				
MOULIN LAMBLIN	06:49	07:54	08:41	09:51	10:36	11:37	12:36	13:46	15:11	15:58	17:10	17:36	18:10	19:03	19:42	21:07
SANTES EGLISE	06:54	07:59	08:45	09:55	10:40	11:42	12:40	13:50	15:15	16:03	17:15	17:40	18:15	19:08	19:47	21:11
WAVRIN GARE	07:03	08:08	08:54	10:01	10:46	11:50	12:49	13:56	15:29	16:12	17:24	17:46	18:24	19:17	19:54	21:17
SAINGHIN GARE DE DON	06:05	07:13	08:18	09:05	10:10	10:55	11:50	12:59	14:05	15:32	16:22	17:34	17:55	18:34	19:26	20:03
PLACE DE GAULLE	06:09	07:17	08:22	09:09	10:14	10:59	12:03	13:03	14:09	15:37	16:26	17:38	17:59	18:39	19:30	20:07
WICRES MAIRIE	06:16	07:24	08:29	09:16	10:20	11:05	12:10	13:10	14:15	15:43	16:33	17:45	18:05	18:45	19:36	20:14
MARQUILLES MAIRIE	06:20	07:28	08:33	09:20	10:24	11:09	12:14	13:14	14:19	15:48	16:37	17:49	18:09	18:50	19:40	20:18
HANTAY EGLISE	06:37	07:45	08:50	09:37	10:33	11:18	12:31	13:31	14:38	16:05	16:54	18:06	18:18	19:07	19:57	20:35
PLACE DES ECOLES	06:44	07:52	08:57	09:42	10:38	11:23	12:37	13:37	14:33	16:11	16:59	18:12	18:23	19:12	20:02	20:40
LA BASSEE GARE	06:55	08:03	09:08	09:55	10:48	11:33	12:48	13:48	14:43	16:24	17:13	18:25	18:33	19:24	20:14	20:50

R = Transport sur réservation

B 61 61R Du lundi au vendredi - vacances scolaires																
Note				R	R			R					R			
L'OMME SAINT PHILIBERT	06:32	07:37	08:25	09:35	10:20	11:20	12:20	13:30	14:55	15:40	16:40	17:20	17:45	18:45	19:25	20:55
RUE DES FUSILLES	06:36	07:41	08:29	09:38	10:23	11:24	12:24	13:33	14:59	15:45	16:45	17:23	17:49	18:49	19:29	20:59
ENGLOS CENTRE COMMERCIAL	06:39	07:44	08:32	09:41	10:26	11:27	12:27	13:36	15:02	15:48	16:48	17:26	17:52	18:52	19:31	21:01
HAUBOURDIN MAIRIE				09:47	10:32			13:42				17:32				
MOULIN LAMBLIN	06:49	07:54	08:42	09:51	10:36	11:37	12:37	13:46	15:12	16:01	17:01	17:36	18:02	19:02	19:40	21:10
SANTES EGLISE	06:54	07:59	08:46	09:55	10:40	11:42	12:42	13:50	15:16	16:06	17:06	17:36	18:07	19:06	19:44	21:14
WAVRIN GARE	07:02	08:07	08:54	10:01	10:46	11:49	12:49	13:56	15:22	16:15	17:15	17:46	18:16	19:15	19:52	21:22
SAINGHIN GARE DE DON	06:05	07:11	08:16	09:03	10:10	10:55	11:58	12:58	14:05	15:32	16:25	17:25	18:05	18:26	19:24	20:01
PLACE DE GAULLE	06:09	07:15	08:20	09:07	10:14	10:59	12:02	13:02	14:09	15:36	16:29	17:29	18:09	18:30	19:28	20:05
WICRES MAIRIE	06:16	07:22	08:27	09:14	10:20	11:05	12:09	13:09	14:15	15:43	16:36	17:36	18:15	18:37	19:35	20:12
MARQUILLES MAIRIE	06:20	07:28	08:31	09:18	10:24	11:09	12:13	13:13	14:19	15:47	16:40	17:40	18:19	18:41	19:39	20:16
HANTAY EGLISE	06:37	07:43	08:48	09:35	10:33	11:18	12:30	13:30	14:38	16:04	16:57	17:57	18:28	18:58	19:56	20:33
PLACE DES ECOLES	06:42	07:48	08:53	09:41	10:38	11:23	12:35	13:35	14:33	16:10	17:03	18:03	18:33	19:03	20:01	20:38
LA BASSEE GARE	06:52	07:58	09:05	09:52	10:48	11:33	12:48	13:48	14:43	16:24	17:14	18:14	18:43	19:13	20:11	20:48

R = Transport sur réservation

→ VACANCES SCOLAIRES :
Toussaint 2020 : du 18 octobre au 1^{er} novembre 2020
Noël 2020 : du 20 décembre 2020 au 3 janvier 2021
Hiver 2021 : du 21 février au 7 mars 2021
Pâques 2021 : du 25 avril au 9 mai 2021
Pré été : du 5 au 9 juillet 2021

B 61 61R Samedi																
Note				R	R			R					R			
L'OMME SAINT PHILIBERT	06:32	07:42	08:15	09:35	10:20	11:15	12:20	13:30	15:00	15:40	16:50	17:20	17:50	18:45	19:25	20:50
RUE DES FUSILLES	06:36	07:46	08:18	09:38	10:23	11:19	12:24	13:33	15:05	15:45	16:55	17:23	17:54	18:49	19:29	20:53
ENGLOS CENTRE COMMERCIAL	06:39	07:48	08:21	09:41	10:26	11:21	12:26	13:36	15:08	15:48	16:58	17:26	17:57	18:51	19:31	20:56
HAUBOURDIN MAIRIE				09:47	10:32			13:42				17:32				
MOULIN LAMBLIN	06:47	07:58	08:29	09:51	10:36	11:31	12:36	13:46	15:19	15:59	17:09	17:36	18:07	19:00	19:39	21:04
SANTES EGLISE	06:51	08:02	08:33	09:55	10:40	11:35	12:40	13:50	15:24	16:04	17:14	17:40	18:11	19:04	19:43	21:08
WAVRIN GARE	07:00	08:11	08:42	10:01	10:46	11:43	12:48	13:56	15:33	16:13	17:22	17:46	18:19	19:11	19:49	21:14
SAINGHIN GARE DE DON	06:05	07:10	08:20	08:51	10:10	10:55	11:52	12:57	14:05	15:42	16:22	17:32	17:55	18:27	19:19	19:57
PLACE DE GAULLE	06:09	07:14	08:24	08:55	10:14	10:59	11:56	13:01	14:39	15:47	16:26	17:36	17:59	18:32	19:23	20:01
WICRES MAIRIE	06:16	07:21	08:31	09:02	10:20	11:05	12:03	13:08	14:15	15:53	16:33	17:43	18:05	18:38	19:29	20:08
MARQUILLES MAIRIE	06:20	07:25	08:35	09:06	10:24	11:09	12:07	13:12	14:19	15:58	16:37	17:47	18:09	18:43	19:33	20:12
HANTAY EGLISE	06:36	07:41	08:52	09:23	10:33	11:18	12:24	13:29	14:28	16:15	16:54	18:04	18:18	19:00	19:50	20:29
PLACE DES ECOLES	06:42	07:47	08:57	09:28	10:38	11:23	12:29	13:34	14:33	16:20	16:59	18:09	18:23	19:05	19:55	20:33
LA BASSEE GARE	06:54	07:59	09:08	09:39	10:48	11:33	12:40	13:45	14:43	16:31	17:10	18:20	18:33	19:15	20:05	20:43

R = Transport sur réservation

Illustration 5: Fiche horaire des lignes 61 et 61R (sur réservation)

8 <https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/transport-sur-reservation/>

D'après les témoignages recueillis, un premier constat s'impose : les lignes virtuelles d'Ilévia sont mal connues. Au mieux, en a-t-on déjà entendu parler.

Dans certaines zones de la métropole, il y a des transports à la demande. Il n'y a qu'un numéro à appeler et Ilévia déclenche une ligne de bus, est-ce que vous le saviez ? Non pas du tout (M. E)

Par exemple, on peut se rendre à Quesnoy sur Deûle avec une ligne de bus qui se déclenche quand il y a de la demande. Ah bon... je ne savais pas. **Et le tarif il est comment ?** C'est le même. C'est ça qu'on voit alors des petites camionnettes Ilévia. **Ah vous en aviez déjà vu alors ?** Oui. **Mais vous ne sauriez pas l'utiliser ?** Ah non. Il faut le numéro alors (Mme F)

Il existe un service de transport sur réservation qui s'apparente à des taxis, des lignes qui se déclenchent sur un appel, est-ce que vous le saviez ? J'en ai entendu parler mais je n'ai jamais fait appel à ça et je ne sais pas vraiment comment ça fonctionne. Mais si j'en avais besoin, j'irais sur Google et je regarderais (M. L)

Lorsque les seniors ont entendu parler de ces services de transports plus personnalisés, la plupart se demandent comment faire pour en bénéficier. Indéniablement, le service souffre d'une trop faible notoriété et d'une trop faible visibilité sur le site Internet d'Ilévia.

La ligne 61R ça vous dit quelque chose ? Ben 61R, oui, c'est le transport en commun. **Oui mais ce sont de petits véhicules plus faciles d'accès... et sur réservation.** Ah oui, les petites [camionnettes] « livéa ». **Et il faut les réserver par téléphone...** Eh bien j'en vois passer. Je me demandais si ça correspond avec le bus. **C'est un peu comme les bus mais il faut réserver au téléphone...** Ah. Bon ben ça je ne sais pas. Ça faisait plusieurs fois que je le voyais passer mais je ne savais pas comment le prendre. **En tout cas, c'est le prix d'un titre Ilévia normal.** Ah d'accord. Du coup ça marche avec ma carte Transpole. **Oui tout à fait.** (Mme Q)

Est ce que vous connaissiez le service de transport sur réservation. Oui j'en ai entendu parler. **Qu'en savez vous ?** Je pense qu'on peut être véhiculé quand on a un souci, non ? **C'est un peu comme un taxi sauf que vous êtes prise en charge à un arrêt de bus. Et c'est le prix d'un ticket de bus. Pas plus cher.** Et ce genre de transport vous emmène là où vous avez envie d'aller ? **Pas tout à fait, c'est une ligne déterminée, comme un bus, mais qui ne se déclenche que quand des gens appellent. Donc vous en aviez entendu parler...** Oui, sur Internet. Il me semble sur le site de la région des Hauts de France. Et sur le site Ilévia, quelques fois, je vais regarder un peu qu'est-ce qu'il se passe. (Mme N)

Face à la découverte de l'existence d'un transport à la demande ouvert à tous et organisé par Ilévia, les réactions sont variées et vont de l'indifférence à l'agréable surprise en passant par l'opinion commune : c'est un service qui concerne les autres.

Dans les villages autour de Lille, il est possible de se rendre en transport sur réservation, pour le prix d'un ticket de transport en commun. Est-ce que vous le saviez ? Pas du tout. C'est incroyable. Oui, on se rend compte que la métropole a mis des choses en place, mais que les gens ne sont pas réellement au courant. Oui, c'est vrai. Et puis avec l'âge on a ses petites habitudes et je ne cherche pas vraiment à savoir. (Mme K)

Je ne savais pas. Mais si je devais aller [dans une zone périurbaine de la métropole], je prendrais la voiture. [Et si je ne pouvais pas conduire] j'ai encore un fils dans le Nord, donc si je lui demandais il me conduirait. Avec la famille dans le coin, c'est important. (M. J)

Les seniors qui ne se sentent pas (encore) concernés par un service public de transport à la demande sont souvent motorisés et s'estiment suffisamment aptes à conduire. Leur ignorance est historiquement construite ; elle est le produit de longues années de dépendance automobile.

Connaissez-vous le transport sur réservation ? Non, je ne connaissais pas du tout. J'ignorais totalement. Mais là, je sais encore prendre ma voiture. (Mme V)

Je ne suis particulièrement au courant. **C'est le prix d'un ticket de transport en commun classique.** Ah bon ? Nous, on a la possibilité d'avoir une voiture donc, l'aspect transport en commun est supplétif. Mais si demain on n'a plus de voiture, il se pourrait qu'on ait besoin de ces offres-là. (M. Ü)

Il existe d'autre part de véritables transports à la demande organisés, le plus souvent, par les communes elles-mêmes ou par les CCAS en partenariat avec elles. C'est le cas à Wavrin, à Lambersart ou encore à Armentières où un « agent de convivialité accompagne les personnes âgées isolées dans leurs déplacements pour une course d'approvisionnement, un rendez-vous chez le médecin ou encore la réalisation de démarches administratives ». La personne intéressée doit contacter le Centre Communal d'Action Sociale « et un agent de convivialité passera à son domicile pour enregistrer son inscription »⁹. Ces solutions de transports sont toutefois soumises à des critères différents d'une commune à l'autre : des critères d'âge, de revenus ou de handicap. Ce ciblage sur quelques segments de population rend nécessairement ces solutions moins populaires et plus anecdotiques. Mais contrairement au transport sur réservation d'Ilévia, nous avons rencontré quelques utilisateurs de ces services de TAD.

L'année dernière vous me parliez de la voiture Acacia [TAD communal à Armentières], l'avez-vous essayé ? C'était comment ? Oui c'était bien. On doit verser 10€ pour l'année et c'est 3€ pour la commission. Si on va sur Armentières c'est 1€ de plus. Et on peut le décompter des impôts. C'est bien fait ça. **Et les personnes qui font ça vous aident, pour monter ou quoi...** Non. Moi je dis juste qu'il me faut du temps tout ça, mais je pense que celui qui a besoin pourra être aidé. **Et vous avez utilisé ce véhicule pour aller où ?** À l'hôpital. **Vous l'avez utilisé qu'une seule fois ?** Non, deux ou trois fois. Après j'ai été conduit [en VSL] ou j'y ai été en bus... (Mme F)

Et ça vous arrive encore de prendre les transports en commun ? Oui, je l'ai encore pris hier. **Vous êtes allée où hier ?** Ah non, c'est pas les transports en commun, c'est la navette de la commune. Les transports en commun je ne les prends plus. Du tout. Je n'arrive pas à descendre [la marche] c'est trop haut. Du coup j'ai mal dans le dos. (Mme Q)

À Lambersart celui qui a besoin, il peut faire appel à une navette [TAD communal]. **Vous connaissez le numéro d'appel ?** Non je ne connais pas, mais je sais que ça existe. On a les brochures donc je pourrais le trouver. Mais vous avez des navettes aussi bien pour les personnes de la maison de retraite que pour les autres. Voilà ils ont le droit à un créneau de 1h ou 1h30 pour faire des courses de première nécessité. Et par exemple quand il y a eu des problèmes de vaccination la mairie de Lambersart mettait à disposition des navettes, donc ils sont venus nous chercher et nous ramener pour aller jusqu'au CHR. (M. H)

Ces navettes TAD présentent généralement l'inconvénient de ne pas quitter le périmètre de la commune ce qui peut être dommage lorsqu'on souhaite rejoindre un pôle d'échange du réseau Ilévia. Une exception remarquable semble exister à Wavrin.

C'est la navette de Wavrin qui va jusqu'à Sainghin ? Oui. Depuis le 1er août 2020. **Ah ! donc ça a changé récemment.** Oui. (Mme Q)

Enfin, la navette Handipole est exclusivement réservée aux personnes reconnues en situation de handicap par la MDPH (maison départementale des personnes handicapées). Il faut être titulaire d'une Carte Mobilité Inclusion (CMI) portant la mention « invalidité » ou titulaire d'une carte d'invalidité présentant un taux d'incapacité d'au moins 80%. Ilévia offre alors un véritable service TAD de porte-à-porte. Aucun de nos interlocuteurs ne nous en parle toutefois. Pourtant, certaines des personnes rencontrées pourraient théoriquement y avoir droit. Il serait tout à fait pertinent d'évaluer les taux de non-recours à ce service performant.

La navette Handipole, vous connaissez ? Non, je ne connais pas. J'utilise que la navette de Wavrin. **Vous n'avez pas demandé à bénéficier du statut de personne en situation de handicap ?** Non. **Et le CCAS ne vous a pas dit que vous pouviez utiliser ces navettes un peu comme des taxis ?** Non, non. (Mme Q)

Vous n'avez toujours pas de carte PMR ? Non. Vous savez les cousines, quand elles viennent, c'est pour leurs étrennes... il y en a une qui est assistante sociale... elle devait m'apporter les papiers. Mais elle n'est toujours pas venue... ça fait trois ans. (M. S)

⁹<http://www.armentieres.fr/rub/page/index.php?page=601>

3.4.2 Connaissance de l'offre VTC

Le plus souvent, les personnes âgées ne voient pas exactement à quoi correspond la notion de VTC (Véhicule de Transport avec Chauffeur). Au mieux ont-elles déjà entendu parler de l'entreprise Uber.

Est-ce que vous savez qu'il existe des systèmes de transport avec chauffeur qui ne sont pas des taxis ? Par exemple les Uber. Absolument pas. (Mme K)

Il existe aussi des services de VTC qui s'apparentent à des taxis, on les appelle aussi parfois « Uber », vous en avez entendu parler ? Ah non. (Mme N)

Est-ce que vous connaissez les services de voiture avec chauffeur qui s'apparente à des taxis ? Non pas vraiment (Mme C)

Il existe des services de voiture VTC, de transport avec chauffeur, qui s'apparente à des taxis, est-ce que vous en avez déjà utilisé ? Non. Le nom me dit quelque chose, mais je n'ai pas suivi... ça arrive qu'on prenne des vrais taxis (M. G)

Dans la découverte des services VTC, les enfants des personnes interrogées jouent parfois un rôle de prescripteur, avec plus ou moins de réussite.

Je ne sais pas si vous êtes utilisateur de taxi, Il existe aussi des services de transport avec chauffeur de type Uber. Est-ce que vous en avez déjà utilisé ? Les taxis, oui, mais Uber, non. **Vous connaissez la différence entre les deux ?** Oui, à peu près, parce que mes enfants en parlent. J'ai un enfant qui habite à Roubaix et qui part souvent de bonne heure, donc il fait appel à un taxi. On m'en a déjà parlé, mais je n'ai pas vraiment retenu. (M. J)

Il existe aussi des systèmes de voitures avec chauffeur qui s'apparentent à des taxis, comme Uber, Est-ce que vous connaissez ? Oui, Uber je connais. Je n'ai jamais utilisé mais ma fille de Paris l'a utilisé oui, même ici. **Vous sauriez comment l'utiliser ?** Oui, j'ai le numéro sur mon téléphone (M. M)

Le plus souvent, les seniors ne se sentent pas concernés par ces services de transport personnalisés. Ils redoutent des prix prohibitifs ou des compétences au rabais.

Vous connaissez les taxis mais il existe aussi des véhicules de transport avec chauffeur qui s'apparentent à des taxis, les VTC, est-ce que vous en avez déjà utilisé et est-ce que vous connaissez la différence ? Oui. Ce ne sont pas des chauffeurs professionnels dans les VTC... **Donc vous ne les avez jamais utilisés ?** Non (M. D)

Il existe aussi des services de voiture, de transport avec chauffeur de type Uber. Est-ce que vous en avez déjà utilisé ? Non jamais, même les taxis. Et puis ça doit être cher. (Mme F)

Parmi les quelques personnes qui ont entendu parler des services VTC, quelques-unes seulement en ont fait l'expérience elles-mêmes. Ce sont aussi les plus jeunes de notre échantillon. Mais elles y ont recours toujours de façon exceptionnelle.

Est-ce que vous saviez qu'il existe des services de voiture VTC, de transport avec chauffeur ? Les Uber c'est ça ? **Oui c'est ça.** Oui je l'utilise pas du tout ici à Lille mais à Paris un peu plus, ça marche bien. **Et vous avez installé une application ?** Non, non je profite des amis ou de la famille qui sont sur place mais quand on appelle, ça marche toujours. (M. A)

Est-ce que vous saviez qu'il existe des services de voiture VTC, de transport avec chauffeur ? Oui, quand il y a des départs de l'aéroport de Bruxelles, c'est ce qu'on fait. **Vous faites ça avec d'autres personnes ?** Oui, à plusieurs personnes que ce soit de ma famille ou d'autres personnes. (Mme B)

Vous avez déjà utilisé des VTC ? Sur Roubaix non, mais au Grau-du-Roy, oui. En plus j'ai retrouvé un Chti qui est du Pas-de-Calais qui est chauffeur. Je ne l'utilise pas souvent mais de temps en temps. Pour aller à la gare, de temps en temps, quand je ne veux pas me stresser. En plus, il a des tarifs très corrects. (Mme O)

Un témoignage, enfin, relate un refus politique d'utiliser ces services de transport car allant à l'encontre des valeurs revendiquées par la personne.

Et vous avez déjà utilisé des services de VTC type Uber ? Non, mais là c'est plutôt une question de principe. Tout ce qui est Uberisation, se faire livrer des pizzas, un taxi ou pour louer un appartement... je ne ferai pas appel à ça. **C'est par rapport à la dimension exploitation ?** C'est ça. (M. L)

3.4.3 Connaissance des services d'accompagnement dédiés aux personnes âgées

Nous avons profité d'une part de la campagne massive qu'a menée l'entreprise de service à la personne Petit-Fils pendant la durée de l'enquête pour en estimer la notoriété. Cette entreprise propose, entre autres choses, des services d'accompagnement « à pied, en transport en commun, ou en taxi »¹⁰ par des auxiliaires de vie le temps d'une course, d'une promenade ou d'une sortie culturelle. Nous avons profité de l'existence d'au moins une « entreprise associative »¹¹ d'accompagnement à la mobilité sur ce marché (en l'occurrence l'ADMR du Nord¹²) pour estimer le niveau de connaissance de l'existence de tels services chez les seniors de la métropole. Afin de ne pas biaiser notre question en citant l'ADMR, nous avons cité une autre association, non-présente sur Lille : « Les compagnons du voyage » qui rend des services équivalents en Île-de-France et qui est particulièrement active dans l'accompagnement des seniors et personnes handicapées en transport en commun. Nous avons, d'autre part, profité de la récente refonte des CLIC (Centre Locaux d'Information et de Coordination en faveur des personnes âgées) en « Relais Autonomie » au sein de la Métropole pour en estimer le degré de connaissance chez les seniors.

Un constat s'impose en premier lieu, la méconnaissance totale des services proposés par l'entreprise associative ADMR qui n'a jamais été citée spontanément. *A contrario*, les services de l'entreprise Petit-Fils semblent jouir d'une réelle notoriété. Évidemment, certaines personnes n'en ont jamais entendu parler.

Il y a récemment eu une campagne de publicité pour l'entreprise Petit-fils, est-ce que vous l'avez remarquée ? Pas du tout (M. E)

Mais on peut légitimement penser que ce nouveau venu sur le marché de l'aide à la personne a plutôt su atteindre sa cible. Même si les services proposés ne sont pas tous clairement compris, les réponses des personnes interrogées sont éloquentes.

Il y a récemment eu une campagne de publicité pour l'entreprise petit-fils, est-ce que vous l'avez remarquée ? Oui, oui. **Est-ce que vous savez quels sont les services proposés ?** C'est de l'accompagnement pour les courses et je pense aussi quelques accompagnements pour boire le thé ou manger un gâteau. Je ne pense pas qu'ils aient le ménage ou quoi que ce soit mais c'est plus une relation de chaleur humaine que de services. (M. A)

Il y a récemment eu une campagne de publicité pour l'entreprise Petit-fils, est-ce que vous l'avez remarquée ? Oui ça je l'ai vu à la télé. **Vous savez quels services sont proposés ?** Je pense que ce sont des services à domicile comme aider les personnes pour des démarches administratives ou des soins (M. H)

Il y a récemment eu une campagne de publicité pour l'entreprise Petit-fils, est-ce que vous l'avez remarquée ? Oui quand on est allé à Lille, je crois qu'on a vu un affichage. J'avais pas bien compris donc j'ai

¹⁰ <https://www.petits-fils.com/aide-a-domicile-accompagnement/>

¹¹ Nous désignons par ce terme des associations (elles en ont le statut juridique) qui se positionnent sur un marché de l'ESS (économie sociale et solidaire) et qui, tout en recrutant des bénévoles pour effectuer ses missions, n'a aucune difficulté à qualifier les bénéficiaires des services de « client ».

¹² <https://www.fede59.admr.org/contact>

regardé sur Internet. **Vous en avez compris quoi ?** Eh bien pas grand-chose (rires). C'est sans doute un autre système d'aide intergénérationnelle. J'ai pas vraiment approfondi (M. L)

Il y a récemment eu une campagne de publicité pour l'entreprise Petit-fils, est-ce que vous l'avez remarquée ? Oui je crois. **Vous savez quel genre de services sont proposés ?** Pour nous, un peu tout, les courses, le nettoyage etc. Ils remplacent un peu quelqu'un qui serait à domicile quoi. (M. M)

Il y a eu récemment une campagne pour l'entreprise Petit-Fils... Ah oui, j'ai entendu ça a la radio. **Et vous connaissez les services qui sont proposés ?** C'est des services à la personne... **Exactement** (Mme N).

Vous avez entendu parler de l'entreprise Petit-Fils ? Oui. J'ai vu la pub à la télé. Mais je ne sais pas les services proposés. Moi, pour mon jardin, j'ai un jardinier. (Mme V)

Vous avez entendu parler de l'entreprise Petit-Fils ? Oui. **Et vous connaissez leur service ?** Oui. Ils aident les personnes à domicile. Pour les nourritures, les toilettes etc. **Si vous-même vous aviez besoin de ce genre de service, seriez-vous à qui vous adressez ?** On verra le moment venu. Fut un moment, il y avait une société qui venait pour mon mari, et puis après, j'ai arrêté parce qu'il préférerait se reposer pendant l'après-midi. Mais bon, il y a suffisamment d'offres pour prendre l'une ou l'autre. (Mme W)

Avec certaines personnes, nous avons focalisé notre questionnement sur les offres d'accompagnement à prendre les transports en commun en donnant l'exemple de l'association « Les compagnons du voyage » qui œuvre en région parisienne notamment. Un consensus semble exister pour considérer que les pratiques d'accompagnement sont d'excellentes idées pour les seniors.

À Paris des associations comme Les compagnons du voyage proposent un accompagnement aux personnes qui ne se sentent plus à l'aise pour prendre les transports en commun, est-ce que vous trouvez que c'est une bonne idée ? Oui c'est bien ça. Ça serait bien qu'il y ait ce genre d'association sur la métropole. Je pense que ça doit sécuriser certaines personnes. (M. A)

C'est une bonne idée. Ça va dans le sens de l'aide aux personnes âgées (M. M)

Ah oui. C'est une excellente idée. (Mme N)

Ça évite à des personnes de s'isoler. Les personnes, quand elles sont seules, au bout d'un moment, elles ne sortent plus. Je trouve ça très bien. (Mme O)

Le plus souvent, les personnes valident la pertinence des services d'accompagnement pour « les autres » et ne se projettent pas encore comme des bénéficiaires de ce service elles-mêmes.

À Paris des associations comme les compagnons du voyage proposent un accompagnement aux personnes qui ne sentent plus à l'aise pour prendre les transports en commun, est-ce que vous trouvez que c'est une bonne idée ? Oui ça me paraît généreux. Ma mère est morte à 99 ans donc je me rendais bien compte qu'elle n'avait plus les capacités de faire ça. Donc des aides vers ceux qui ont des maladies dégénératives ou qui ont un peu peur dans leur environnement, qui ne savent pas comment faire ça me paraît pas du tout idiot. (M. L)

C'est une bonne idée. Je l'ignorais. Ce serait une bonne idée à mettre en place à Lille... Pour des gens qui ont peur de prendre le métro. La peur ça ne se commande pas. Mais moi je n'ai jamais eu peur de prendre le bus ou le métro. (Mme V)

Je pense que ce serait bien pour certaines personnes. Pour moi, aujourd'hui, non. (Mme W)

On est encore dans un esprit de solidarité donc c'est très bien. On devrait d'ailleurs peut être même le faire [cet accompagnement] pour les enfants, avec toute la sécurité qui s'impose bien sûr. Parce que parfois les parents n'ont pas toujours les moyens de conduire les enfants chez les grands-parents par exemple. (M. E)

D'autres personnes ont bien compris tout l'intérêt d'un accompagnement dans les transports, y compris pour elles-mêmes. Elles se projettent alors en futures bénéficiaires de l'offre d'accompagnement et d'aide à prendre les transports en commun.

Vous-même aimeriez-vous pouvoir bénéficier de ce genre de service ? Oui. C'est-à-dire que plus on va avancer à un âge, moins on va se déplacer. On ne va plus trop aller à l'étranger, même maintenant on se limite

plutôt à la France. Comme à Nice, on laisse la voiture dans le parking et puis les hôtels organisent des excursions avec l'autocar. Pourtant, on n'était pas non plus handicapé pour se déplacer. (M. H)

C'est vrai que d'aller voir les enfants qui se trouve à Lyon par exemple...[ce n'est pas toujours facile]. C'est surtout le fait de traverser Paris... avec le centralisme parisien, c'est un peu plus embêtant [de devoir changer de gare]. Donc pourquoi pas [ce service pour traverser Paris]. Mais encore faut-il que la personne soit relativement valide, et que les horaires correspondent pour traverser Paris [en prenant son temps]. (M. A)

Alors concrètement, là vous me parlez d'aller chez l'ophtalmo. Comment vous allez procéder ? Oh ben... je suis tellement faignant ! Ça fait trois ans que j'aurais dû le faire. Je suis faignant pour sortir.... **C'est où qu'il faut aller ?** C'est Mme Dumoulin. Celle qui était avenue de Dunkerque avant. Elle est partie là-bas à Lambersart, à côté du stade. **Et si vous disposiez d'une personne qui vous accompagne ce jour-là...** Oh j'ai toujours espéré qu'une femme de ménage pourrait le faire [de m'accompagner]. Surtout au moment de Noël. Parce que dans la rue des Manneliers, vers la rue Faidherbe, il y a un marchand de livres, il fait des superbes livres avec de grosses réductions. Dans le temps, les cadeaux, c'était toujours là que j'allais pour acheter des livres. Les grands peintres... c'était pour ma belle-sœur. Pour 25€ vous aviez un bazar qui en vaut 50 ou 80. Alors... c'est bien l'autobus, je pourrais y aller avec l'autobus. Mais je ne saurais même pas porter les livres ! [Et de l'aide serait bienvenue]. (M. S)

L'accompagnement en transports en commun se pratique d'ailleurs déjà de façon informelle, entre voisins ou entre amis, comme le montre le témoignage qui suit.

Je me souviens que vous ne vouliez pas trop prendre les transports en commun, est-ce que c'est toujours le cas ? Oh, oui, c'est ça n'a pas changé. Quand j'y vais, c'est avec une amie... Je ne suis pas aveugle, mais bon je ne me sens pas très sûre de moi. Il n'y a pas longtemps, avec une amie, on a été sur Lille. Mais bon, ça va, j'arrive encore à être autonome. (Mme K).

Les services d'accompagnement déjà existants (pris en charge par Petits Fils ou ADMR) n'étant pas mentionnés, la création d'une nouvelle association exclusivement portée sur cette activité pourrait être pertinente. Plusieurs personnes y seraient tout à fait favorables.

Si la MEL s'engageait en favorisant ce genre d'accompagnement via des associations, ça vous semblerait être une bonne idée ? Tout à fait ! (M. E)

Et pour vous, ce serait une bonne idée que ce service se développe avec des services civiques au sein de la métropole ? C'est évident. Par exemple pour des gens qui doivent aller au kiné ou se déplacer avec des troubles d'équilibre ou des difficultés de repérage ou qui sont en phase de rééducation... je pense que tout accompagnement est nécessaire pour leur permettre de se réapproprier la cité. Ces services civiques pourraient être des solutions intéressantes pour éviter que les personnes âgées ne restent chez eux, ne fassent rien par manque de confiance en elles. (M. Ü)

Si la MEL mettait en œuvre cette solution via une association, ça vous semblerait être une bonne idée ? Oui absolument (Mme K).

À ce tableau consensuel il convient d'ajouter deux témoignages discordants. Ceux de deux personnes relativement jeunes ; manifestement trop jeunes pour ne pas être encore vraiment conscientes de ce que sont les difficultés de mobilité liées au grand âge.

Ben si on n'est plus à l'aise [pour prendre les transports en commun], on reste chez soi... c'est radical mais bon... (Mme C)

Oui bien sûr [que ce service d'accompagnement est utile]... Si les personnes ne se sentent pas à l'aise et qu'elles veulent voyager. Mais alors, il y a quelque chose que je ne comprends pas, si elles ne se sentent pas à l'aise, pourquoi veulent-elles voyager ? (Mme W)

Pour parfaire notre questionnement sur la connaissance des offres de services dédiées aux personnes âgées, nous avons évidemment tenté de comprendre quelle peut être la notoriété des Relais Autonomie depuis que le service public – relativement peu évocateur – des CLIC a pris ce nouveau nom.

Nous avons remarqué en 2021 qu'aucune des personnes interrogées ne semblaient connaître les CLIC. Le fait d'en avoir parlé a-t-il pu biaiser les réponses cette année ? Toujours est-il qu'en 2022, deux personnes disent connaître les CLIC, mais pas le Relais Autonomie.

J'ai été au CLIC il y a quelques mois pour la carte de bus. J'avais demandé pour avoir le livre du CLIC [un des guides habituellement distribués par les CLIC] et ils m'ont dit qu'ils ne l'avaient pas. Et ils ne pouvaient pas l'envoyer. J'en avais eu un il y a quelques années et tout était bien expliqué déjà. (Mme F)

En France on a un bureau d'information dédié à l'autonomie des personnes âgées qui autrefois s'appelait le CLIC et désormais s'appelle le relais autonomie, est-ce que vous en avez entendu parler ?
Absolument pas. Autant le CLIC je connaissais, mais le relais autonomie pas du tout (M. E)

Pour le reste, aucune des personnes interrogées ni ne mentionne ni ne connaît les Relais Autonomie.

En France on dispose de bureaux d'information dédiés à l'autonomie des personnes âgées qui autrefois s'appelaient CLIC et désormais s'appellent Relais Autonomie, est-ce que vous en avez entendu parler ? Pas du tout. (M. A)

Vous connaissez le « Relais Autonomie » ? Non, ça ne me dit rien du tout. (M. S)

Avez-vous déjà entendu parler du « Relais Autonomie » ? Pas du tout. (Mme N)

Non, j'en n'ai pas entendu parler. (Mme Ö)

Non... jamais entendu. (Mme V)

Cette méconnaissance des Relais Autonomie est inquiétante. D'autant qu'elle concerne aussi des personnes qui, pourtant, ont déjà bénéficié des services d'aide à la personne prodigués par un CCAS. C'est le cas de Mme K qui se fait porter certains repas quotidiennement.

Est-ce que vous connaissez le bureau du Relais Autonomie de Lesquin ? Non parce que je n'ai pas vraiment l'occasion d'en avoir besoin. (Mme K)

L'exception, notable, concerne une personne qui connaît les Relais Autonomie de par sa participation au conseil d'administration de plusieurs associations familiales et caritatives ainsi qu'au CA d'une maison de retraite.

Vous connaissez le « relais autonomie » ? Oui, j'en ai déjà entendu parler. C'est lié à mon activité d'administrateur de maison de retraite. (M. Ü)

En matière d'aide à la personne, la demande explicite des seniors est pourtant bien celle d'une démarche pro-active d'accompagnement individualisé, au cas par cas, et assurée par la puissance publique. Et de ce point de vue, l'échelon métropolitain est jugé distant et lointain, quand l'échelon communal paraît être le plus approprié.

Autrefois on disait CLIC, c'est souvent dans les bureaux du CCAS... Non mais c'est pas des bureaux qu'il faut ! Regardez [comment ça s'est passé] pour les masques, pendant le COVID... il faut aller vers les gens. Ça devrait être une évidence pour la mairie. (M. S)

Je sais que si on a des besoins on peut aller dans les mairies. **C'est ce que vous feriez si vous en aviez besoin ?** Oui. (Mme C)

Vous savez, on a peu d'échanges avec la MEL. Il n'y a pas vraiment de communication sur les services proposés [par la MEL] (M. L)

Malgré les limites que nous pointons en termes de notoriété, les seniors semblent tout de même parvenir à trouver l'aide qu'ils recherchent. Par le biais du secrétariat de mairie mais aussi par le biais de diverses brochures et sites Internet ou encore, par le biais des réseaux d'entraide auxquels ils participent.

Pour le « Relais autonomie », le CCAS Lambersart, c'est le bon endroit où aller. Ah bon ? Moi, pour [m'aider à] remplir ma feuille d'impôts, j'ai demandé à quelqu'un de m'aider ; à mon voisin. (Mme V)

Aimeriez-vous disposer d'un guide qui s'intitulerait « Bien vivre sa retraite » ? Oui. Mais moi je vois que par le biais de ma mutuelle complémentaire, j'ai reçu des informations. Ils me permettent de rencontrer un psychologue, un nutritionniste ou de participer à certains types d'ateliers. À partir de ce moment-là, ce n'est pas inintéressant.

En France on dispose de bureaux d'information dédiés à l'autonomie des personnes âgées qui autrefois s'appelaient CLIC et désormais s'appellent Relais Autonomie, est-ce que vous en avez entendu parler ? Non pas du tout. Mais si j'ai besoin de renseignements, j'appelle la secrétaire à la mairie (M. G). Comme, par exemple, pour le problème d'ordinateur au moment du confinement, il y a 2 ans (Mme G). Oui on a eu des problèmes avec Orange et c'est la mairie qui a dû s'en occuper... C'est la mairie qui nous a aidé avec leur service « Lompret solidarité » (M. G). Et pour les vaccins c'était pareil (Mme G). C'est la mairie qui est venue nous chercher et qui nous a redéposés après, c'était impeccable (M. G) À Lompret, ils essaient au maximum de laisser les personnes âgées seules chez elles. Ils apportent les médicaments, les repas du midi... je trouve ça très bien. (M. G)

On vit sa retraite de la façon dont on a vécu sa vie. Moi j'ai commencé par la Banque Alimentaire. Maintenant je suis à Emmaüs. Si on a fait du bénévolat, si on a fait partie d'associations, on se retrouve et on ne se sent pas isolé. C'est plus facile... le bouche à oreille, ça joue [pour trouver de l'aide quand on en a besoin]. (Mme V)

4 QUELLE CONNAISSANCE ET MAÎTRISE DE L'OFFRE RÉSIDENTIELLE ?

4.1 La recherche de logement

Parmi les personnes interrogées, peu envisagent de déménager à court terme. C'est la raison pour laquelle nous n'avons presque pas recueilli de témoignages spontanés relatant une quelconque connaissance de l'offre en logement au sein de la MEL ou des opportunités de mobilité résidentielle qui pourraient les concerner.

L'année dernière vous me disiez que vous étiez bien content de ne pas avoir pris la décision de déménager dans le centre-ville de Roncq et d'avoir conservé votre maison avec jardin pendant la pandémie, est-ce que vous avez toujours la même opinion là-dessus, il n'est plus du tout question de déménagement ? Oui pour le moment. Les conditions physiques le permettent donc, changer de résidence principale, c'est hors de question pour l'instant. (M. E)

Pour l'instant, je n'ai pas déménagé. Je ne sais pas si je vais déménager ou pas. Je suis en appartement, malheureusement, et je me dis que les problèmes de stationnement, ici, sont de pire en pire. Les immeubles sont construits avec une place de parking, et encore, pas pour tout le monde. Il n'y a qu'une seule place pour tout le monde alors vous imaginez que c'est compliqué notamment pour les couples ou pour les enfants qui grandissent. (Mme B)

Trois personnes, toutefois, se risquent à évoquer l'éventualité d'un déménagement classique, vers un autre logement ordinaire. Et leurs confrontations respectives aux acteurs de l'immobilier n'ont guère été concluantes. Ces témoignages trahissent en filigrane, chez l'une comme chez l'autre des personnes, le poids de la charge mentale comme la complexité à modifier les itinéraires du quotidien et routines spatialisées qu'une telle mobilité résidentielle comporte. Il y a sans doute-là quelques arguments qui contribuent à tant freiner ou retarder les déménagements au grand âge.

Des fois je ne suis pas très bien [chez moi, seule] mais je n'arrive pas encore à passer le pas [du déménagement]. Je sais que la maison est lourde à entretenir. Le jardin, je le fais faire et ça me coûte cher. J'aurais dû partir dans une maison plus petite, plus vite, plus tôt. Alors que maintenant, c'est plus difficile. Et ce serait un

appartement... où tout est dans la même pièce. L'an passé je suis allée au bourg de Lambersart. La dame m'a donné une plaquette et m'a dit « tout est plein, au revoir et merci », ensuite je suis allée tout près de la mairie, j'ai été très bien accueillie, mais ça ne me convenait pas, il me fallait une chambre séparée, pour moi, c'est le minimum. (Mme V)

L'an passé, vous envisagiez de déménager pour rejoindre votre fille qui habite à la Madeleine. Maintenant qu'elle déménage à La Rochelle, il y a une possibilité que vous la rejoigniez là-bas ? Non, non, je ne le souhaite pas. En fait, j'ai une autre fille qui est à Bordeaux donc je ne vois pas pourquoi j'irai vivre avec celle qui est à La Rochelle. Je ne veux pas faire de différence entre mes enfants et mes petits-enfants donc je reste chez moi. Mais je n'exclus pas d'ici 3 ou 4 ans, peut-être, de revendre mon appartement et de partir en location. **Et de rester à Lille ?** Probablement, mais rien de défini. (Mme B)

Avez-vous des projets de déménager de votre côté ? Oui on a des projets mais rien de concrétisé donc je ne peux pas vous dire. **Plutôt sur Lille ou ailleurs ?** Oh bah ça... ça va être un débat [entre conjoints]... il va falloir que je vous passe mon épouse... (rires). **Donc vous n'êtes pas d'accord ?** On va dire qu'on n'a pas vraiment fixé l'endroit où on pourrait aller. C'est en discussion, les cartes géographiques sont sorties... (M. A)

4.2 L'offre résidentielle en maison de retraite et résidences pour personnes âgées

Comme nous l'avons précédemment mis en évidence, les personnes interrogées font habituellement peu de cas de l'offre résidentielle en maison de retraite et tout particulièrement en Ehpad, qu'on associe volontiers à un mouiroir. La situation est tout à fait paradoxale. Ces établissements sont repoussoirs quand bien même on y candidate ou on y reste inscrit le cas échéant.

J'ai une connaissance qui a 85 ans et a été expropriée par la mairie. Changer d'habitude à 85 ans, ce n'est pas donné. Donc ils se sont retrouvés dans un Ehpad. Au départ, 4 500€ par mois quand même. Et Monsieur à très vite perdu pied comme il n'était plus du tout dans son élément. Il est devenu très handicapé mentalement. Et une fois Madame a demandé au personnel de s'occuper de son mari, notamment pour le changer. On lui a répondu « Ah non désolé, moi j'ai fini mon service. Vous direz ça à la personne suivante ». Sans parler de choses qui disparaissent dans la chambre... Donc Monsieur est décédé, et Madame est décédée 8 mois après. Elle est tombée dans sa chambre, elle s'est cassé le bras et étant incapable de bouger, elle est restée toute la nuit comme ça car personne n'est venu l'aider. Elle a appelé à l'aide, mais personne n'est venu... Ça ne donne pas envie d'y aller... Ah non, moi je n'irai pas même si je n'ai plus les capacités. (Mme B)

Il me semble que vous m'aviez dit que vous êtes inscrit dans une maison de retraite ? Oui j'y suis toujours. **Vous savez si c'est une résidence services ou une résidence autonomie ?** C'est une résidence qu'on appelle « Foyer du bourg » ici. On a notre chambre, on participe aux activités tous les jours et puis on a le petit déjeuner, le repas du midi en collectivité et le repas du soir, par contre, dans notre chambre. Vous êtes libres de faire ce que vous voulez et ce n'est pas médicalisé. Donc si votre état s'aggrave, tout de suite, ils vous emmènent en clinique ou en Ehpad. Souvent ils nous appellent pour savoir si on maintient notre inscription, donc on dit toujours « oui ». Mais j'espère quand même ne pas avoir à y aller. J'aimerais rester, un peu comme tout le monde, le plus longtemps à la maison (M. H).

Nous avons décrit en 2020 puis en 2021 la situation particulière de Mme X qui a d'abord souhaité déménager en résidence senior puis, insatisfaite, a immédiatement souhaité redéménager dans un appartement ordinaire, qu'elle a heureusement trouvé en 2022. Elle a quitté son établissement sans aucun regret.

J'ai quitté cet horrible foyer logement, enfin la liberté ! Je n'en pouvais plus, on m'a volé une montre qui avait une grosse valeur affective, une animatrice a piraté mon ordinateur, je n'en pouvais plus. C'est incroyable ! J'ai eu des heurts avec la directrice qui m'accusait d'être une menteuse alors que je ne le lui disais que la vérité. Je suis contente d'être partie, mais elle a dû être aussi contente de me voir partir. (Mme X)

Les formes alternatives de résidence seniors véhiculent une image généralement plus positive, comme ce peut être le cas des béguinages. Les béguinages¹³ (ou modèle d'habitat API pour « Accompagné, Partagé, Intégré dans la vie locale ») recommandés par le rapport Piveteau-Wolfrom remis au gouvernement en juin 2020, se distinguent des établissements classiques sur le fait qu'ils réunissent des logements tournés les uns vers les autres où l'entraide et le vivre-ensemble y sont valorisés. Des espaces collectifs dédiés à cela existent. Du personnel y est employé ponctuellement (notamment un coordinateur de la vie sociale et partagée), mais pas nuit et jour. Toutefois, les déclinaisons françaises de ces solutions ne sont pas exemptes de critiques.

L'année dernière, vous m'avez dit que vous vous envisagiez d'aller dans un béguinage à Lesquin. Vous êtes allée visiter ? Oh non, je n'y suis pas allée pour l'instant. Mais de toute façon... heureusement, il y en a plusieurs. Enfin, c'est-à-dire que je vais chez une amie qui est en béguinage, une personne que je connais [et qui est déçue]. Mais après, c'est une question d'environnement. Et puis, là où je me trouve, je suis très bien. À part que la maison est trop grande pour moi. Et là où mon amie est, elle n'aime pas son environnement. Bon, ça dépend à côté de qui vous êtes parce que je vais vous dire qu'il y a des vieux qui ne sont pas marrants. **Pour l'instant, le déménagement n'est donc pas d'actualité pour vous ?** Ah non parce que j'ai des voisins qui sont extraordinaires, donc c'est super. (Mme K)

Par le biais de l'UDAF [Union Départementale des Associations Familiales, dont il est membre], on a développé des expériences pilotes en la matière ; ça fait bien sur le papier mais *in fine*, on est en lien avec un certain nombre de salariés... [puisque l'API emploie occasionnellement des personnels d'accompagnement]. Il suffit d'une maladie, d'une absence et tout est très vite déstructuré. Au moindre grain de sable, c'est plus compliqué que dans une institution [où il y a du personnel à demeure pour prendre la relève et une direction pour gérer les ressources humaines]. (M. Ü)

Les personnes regardent par conséquent en direction de la Belgique, où est né le concept de béguinage.

J'ai une amie, il n'y a pas longtemps, qui est partie dans un béguinage à Orchies. C'est bien... sans être bien... On leur a donné les clés le 1^{er} février, il fallait que le déménagement soit fait pour le 3 février... Comment voulez-vous que des personnes aussi âgées puissent faire ce déménagement aussi rapidement ? En plus, elle avait demandé à avoir un rez-de-chaussée mais elle a eu [un appartement] au 3^{ème} étage. Alors il y a un ascenseur mais pour le déménagement ils l'avaient bloqué en disant que ce n'était pas un monte-charge. **Donc, même un béguinage, vous estimez que ce n'est pas quelque chose de très accueillant ?** Celui-là en tout cas. Mais je crois qu'en Belgique il y en a qui sont nettement mieux. (Mme B)

Moi ce que j'aimerais, c'est un genre de béguinage. Il y en a en Belgique, du côté de Bruges. Mais je trouve que les communes ne font pas assez pour les personnes âgées. **Il n'y en a pas à Roncq ?** Non. Il y a des maisons pour personnes âgées près du centre et route de Tourcoing. Vous avez salle à manger, cuisine, chambre et salle de bain. Ils ont rénové celles du centre. Mais il faut absolument être en couple pour en avoir une. Et il faut avoir vendu sa maison pour être sûr que le loyer soit payé. (Mme N)

Ce regard tourné vers les solutions d'hébergement proposées en Belgique, pays étranger et pourtant si proche culturellement, est tout à fait remarquable ; même s'il est probablement idéalisé, faute d'horizon désirable en France. On le retrouve aussi dans le témoignage qui suit.

Et sinon, nous on s'est intéressé à ce qu'on fait à Tournai. Les descendants [belges d'un des ancêtres de M. N], ils ont fait une résidence comme Domitys. Une résidence senior au top. Vous avez votre logement particulier et des services rendus. Vous pouvez aller manger au restaurant ou chez vous. Il y a le coiffeur sur place. Il y a des kinés... beaucoup de services. Et vous payez un loyer et ça comprend tous les services auxquels vous pouvez prétendre. Moi je trouve que c'est mieux que d'acheter un appartement en résidence senior. Parce qu'après pour revendre... pas évident du tout. (Mme N)

13 <https://www.vivre-en-beguinage.fr/actualites/laide-la-vie-partagee-dans-le-beguinage-modele-dhabitat-api>

4.3 L'offre alternative d'habitat groupé intergénérationnel

Depuis quelques années, des Français jeunes ou moins jeunes découvrent les bénéfices (et les inconvénients) de l'habitat dit « groupé » ou « partagé ». Les Allemands et de façon générale les habitants des pays baltes connaissent et pratiquent ces habitats coopératifs depuis plus longtemps. Chacun y dispose de son logement propre mais des lieux collectifs et partagés supplémentaires sont mis à la disposition de tous. Alors que la gestion d'immeubles collectifs classiques (notamment les copropriétés) est lourde et bureaucratique, souvent déléguée à un prestataire extérieur rémunéré, l'autogestion est la règle quant aux lieux collectifs en habitat groupé. Largement militant, ce type d'habitat permet à des personnes qui ne le pourraient pas sinon d'accéder (en pleine propriété ou en location) à un appartement mais aussi à un jardin, un garage, une cave, une salle commune, une buanderie ou une chambre d'amis, parce qu'ils sont partagés. La principale valeur qui fonde de tels projets étant la solidarité, plusieurs d'entre-eux se revendiquent intergénérationnels. Le cas échéant, une attention particulière est portée à l'accueil d'habitants âgés que les autres habitants, plus jeunes, auront à cœur de soutenir quand le besoin s'en fera sentir. Nous avons cherché à savoir si les personnes âgées connaissent cette forme nouvelle d'habitat. Et à notre grande surprise, toutes les personnes à qui nous avons posé la question disaient connaître cette forme nouvelle d'habitat, même si c'était parfois à tort.

J'ai vu ça à la télé. Des jeunes et des vieux [ensemble]. (Mme Ö)

C'est justement ce qui se fait aux Diamants Blancs¹⁴ [en réalité une résidence seniors], qui vont ouvrir à Bondues au courant de l'année. Il y aura même une chambre réservée à un étudiant pour accompagner les personnes âgées. (M. M)

Il y a d'une part les personnes qui n'envisageraient pas l'habitat groupé comme solution résidentielle pour elle-même, ou avec beaucoup de réticences seulement.

Vous avez déjà entendu parler d'habitat groupé intergénérationnel, avec des logements individuels mais avec des espaces communs à partager avec des voisins de tout âge ? Souvent on partage une chambre d'amis ou un jardin... Partager un jardin, pourquoi pas, mais partager la maison, la salle de bain, le frigo... ça non. Avec les copines parfois on rigolait en disant qu'on pourrait s'installer dans un village ensemble, avec des connaissances ça pourrait s'envisager. Mais je ne suis pas réellement faite pour partager comme ça. (Mme C)

Oui j'en ai entendu parler, mais ça ne m'intéresserait pas. Je préfère être indépendante et faire ce que je veux (rires) (Mme F)

Plusieurs autres seniors placent d'autre part beaucoup d'espoir dans cette forme nouvelle d'habitat qu'ils connaissent relativement bien et en parlent parfois avec beaucoup d'enthousiasme, au point de s'être déjà personnellement documentés sur le sujet.

Avez-vous déjà entendu parler d'habitat groupé intergénérationnel ? Ce sont des logements individuels mais avec des espaces communs à partager avec voisins de tout âge. Souvent une chambre d'amis ou un jardin. Je trouve ça génial. En tant que personne seule, c'est le genre d'endroit où j'aimerais aller. Ça évite d'être en Ehpad et ça permet de garder un vrai lien social. (Mme O)

Oui on en a entendu parler, il y avait un reportage il n'y a pas longtemps sur Villeneuve-d'Ascq. J'en pense que... pourquoi pas ? Mon épouse est légèrement plus favorable que moi. Moi j'ai une certaine réticence parce que si je dois régulièrement me retrouver dans une réunion pour faire le point sur telle ou telle chose, ça doit être rébarbatif. (M. E) Il n'aime pas trop la vie en collectivité (Mme E). Oui, c'est vraiment à discuter mais je trouve ça quand même bien. (M. E)

Avez-vous déjà entendu parler d'habitat groupé intergénérationnel ? Ce sont des logements individuels mais avec des espaces communs à partager avec voisins de tout âge. Souvent une chambre d'amis ou

¹⁴ <https://www.ledomainedesdiamantsblancs.fr/residence-seniors-de-bondues/>

un jardin. Oui. Ça ne doit pas être désagréable à mon avis. Bon, il faut s'en faire une idée... c'est de la vie quand même en collectivité. Chacun a son caractère et quand on fait partie d'une vie de groupe, il faut que chacun y mette du sien. Mais bon, je trouve ça bien. (M. H)

Vous-même, vous avez anticipé l'avenir en prenant un appartement, avez-vous déjà entendu parler d'habitat groupé intergénérationnel ? C'était notre rêve... Avec trois couples d'amis. Mais quand on a commencé à poser les questions que ça soulevait, on s'est rendu compte que ça serait compliqué. Mais je trouve l'idée géniale. (M. L)

La question d'un accompagnement au montage de projet semble se poser très sérieusement. Le cas échéant, il pousserait des personnes à s'engager et, ce faisant, à trouver un cadre favorable et durable d'habitat favorisant les menus services entre voisins et facilitant la vie quotidienne d'une personne âgée.

Donc si vous aviez eu une aide, un accompagnement, ça vous aurait plu ? Ah mais carrément. C'était l'idée la plus intelligente. L'idée c'était de faire quatre maisonnettes avec un habitat collectif au milieu dans lequel on héberge des salles de sport, de musique... Mais les difficultés sont de divers ordres : de décès, d'héritage, juridique, tout ça. Pas que financier et technique. (M. L)

Nous ne le dirons jamais assez, le maître-mot est l'anticipation. Cet accompagnement est à envisager suffisamment tôt car passé un certain âge, les personnes ne se sentent plus la force de s'engager dans un tel projet qui leur semble hors de portée.

Avez-vous déjà entendu parler d'habitat groupé intergénérationnel ? Ce sont des logements individuels mais avec des espaces communs à partager avec voisins de tous âges. Souvent une chambre d'amis ou un jardin. Ah oui on voit tout ça à la télé. **Et vous, ça pourrait vous intéresser ?** Je trouve ça très bien, mais bon, moi, vu mon âge je préfère finir où je suis. Mais si j'avais été plus jeune, ça aurait pu m'intéresser. Je trouve ça très bien. (Mme K)

Malheureusement, en l'état actuel des choses, les chances d'avoir accès à un groupe en cours de constitution sont faibles. La publicité des offres de groupes recherchant des personnes âgées pour rendre leur habitat intergénérationnel mérite aussi d'être favorisée.

Avez-vous déjà entendu parler d'habitat groupé intergénérationnel ? J'en ai déjà entendu parler mais la disponibilité est proche de zéro. Tout le monde connaît les résidences assez classiques, mais ce dont vous parlez, on ne sait pas vraiment comment faire. Mais beaucoup de gens en parlent. **Typiquement c'est quelque chose sur quoi vous voudriez avoir des informations et quelqu'un vers qui vous tourner ?** C'est un bon compromis entre rester chez soi et puis l'Ehpad quoi, l'assistance médicale ou la surveillance, c'est bien. On a une mobilité qui commence à décroître donc il faut trouver des solutions sachant qu'on va être de plus en plus nombreux [dans ce cas]. Donc, il faut bien que nous, les vieux, on se prenne en charge et pas chacun dans notre coin. (M. A)

5 L'ANTICIPATION DES VIEUX JOURS EN PRATIQUE

5.1 Où en est l'anticipation de la démotorisation liée à l'âge ?

Rappelons que ce qui caractérise le plus spécifiquement la pratique automobile des personnes âgées est un faible kilométrage annuel et des fréquences d'utilisation en baisse. Nous l'avons déjà montré en 2020 comme en 2021. Il est intéressant de constater maintenant que les personnes

interrogées réalisent – d’elles-mêmes – qu’un processus évolutif se produit année après année de ce point de vue. Et que son issue est inéluctable.

C'est vrai que je fais beaucoup moins de kilomètres. Il y a un jour où je ne prendrai plus la voiture, c'est sûr. (Mme C)

La dernière fois que vous avez utilisé votre voiture, c'était quand ? Il y a 2 jours je crois... Dimanche ? Non, non, attendez... [on est mardi], ce n'était pas dimanche, si ?... Ah si, c'était le dimanche d'avant pour aller à l'anniversaire de ma petite nièce. On a limité les sorties parce que bon, on se méfie un peu [de la voiture]...

Votre épouse conduit toujours ? Oui oui. Mais elle me surveille... On se déplaçait beaucoup à pied déjà. Les transports en commun on peut se permettre de le faire et on essaye de trouver des créneaux où il n'y a pas trop de monde. Mais c'est sûr que la voiture, je l'utilise nettement moins (M. A).

Les sociologues aiment à repérer des points de bascule symboliques qui marquent un tournant entre deux périodes d'histoire de vie. L'achat du Caddie (chariot à roulettes) est peut-être bien l'un de ces signes qui révèle l'acceptation de l'irréversibilité d'une situation : l'entrée dans une phase de démotorisation compensée par davantage de marche.

La voiture, vous vous en servez toujours pour faire vos courses à Intermarché ? Non c'est plutôt quand je vais à Auchan. Intermarché c'est pas loin, j'y vais à pied. **Et vous avez un CADDIE ?** Je viens d'en acheter un, c'est quand même plus agréable, parce qu'on prend quand même un peu plus de deux choses à chaque fois. L'autre jour j'ai acheté des pommes. C'était un sac de 2 kg de pommes et c'était un peu lourd. Un quart d'heure / 20 minutes de marche, ça fait beaucoup. C'est après que je me suis dit « comme tu es idiot » parce que ça fait lourd au bout de bras. Alors je l'ai acheté. (Mme V)

Comme nous l'avions déjà constaté, les hommes, davantage que les femmes, continuent à s'estimer aptes à conduire, ou du moins aptes à détecter d'éventuels signes d'incapacité chez eux-mêmes ; alors même qu'ils dénoncent paradoxalement cette incapacité chez les autres.

Là, pour l'instant moi je vous dis que ça va mais si je sentais que pour moi-même ou pour les autres j'étais moins sûr eh ben, j'arrête de conduire. Pas comme dans mon entourage ou par moments on voyait des enfants qui devaient cacher les clés pour pas que papa ou maman prenne la voiture. À 90 ans c'est pas raisonnable... il faut reconnaître qu'on n'a plus les réflexes. (M. H)

Nous on sait que quand on n'aura plus les capacités, qu'on commencera à s'accrocher à la voiture, on arrêtera. Mais par contre je vois les gens âgés autour de moi qui ont de plus en plus peur de la circulation. (M. J)

Des évolutions significatives sont apparues depuis l'an passé chez certaines personnes. Par exemple, M. et Mme L avaient deux voitures dont ils n'étaient pas propriétaires, mais qu'ils louaient (Location avec Option d'Achat). Ils en ont rendu une. Leurs motivations sont explicitement écologiques (et si c'est le cas, l'argument de l'âge est passé sous silence). Mais cette décision tout à fait remarquable (unique au sein de notre panel) n'est pas sans conséquences collatérales.

Donc vous avez toujours deux voitures ? Eh bien non. On a bien réfléchi. En habitant ici, on est en près de tout. Donc avoir deux voitures, ce n'est pas indispensable. Donc on a rendu la C3. Et on arrive à s'arranger avec mon épouse pour avoir la voiture quand on a besoin chaque semaine. **Et du coup avec une seule voiture vous avez le sentiment de faire moins de kilomètres ?** Globalement on fera le même nombre de kilomètres que je faisais avec la C5, mais on économisera les kilomètres de la C3. Maintenant, plutôt qu'on utilise les deux voitures en même temps, quand elle utilise la voiture bah moi, par exemple, je vais me promener à pied dans les parages. Donc déjà, écologiquement, c'est mieux. Et puis on ne s'en porte pas plus mal. (...) Mais [notre fille] est venue pour la fin d'année et [cette fois] elle est venue [de Lyon] en voiture. D'habitude elle prend le train mais comme elle voulait aller voir son frère et qu'on n'a plus deux voitures, c'était plus compliqué. (M. L).

Mme B, désormais, envisage le fait que tous les déplacements courts ne se feront bientôt plus en voiture. Les raisons sont peut-être liées à l'évolution du contexte écologique, peut-être à l'âge, ou peut-être aux deux. Ce serait un point à explorer plus amplement dans l'enquête 2023.

Je prends toujours le tramway pour aller chercher mon petit bonhomme [son petit-fils] à l'école parce que je trouve qu'il n'y a pas de place pour se garer donc je pars de chez moi, je prends le tramway et je continue à pied. Mais tous ces déplacements dans les environs, ça sera sûrement à pied ou en transport bientôt. (Mme B)

Alors qu'elle était une fervente adepte de l'automobile, Mme X, enfin, délaisse – au moins partiellement – sa voiture au profit des transports en commun. La multimodalité voiture + TCU, comme nous l'avions déjà montré en 2021, semble constituer une bonne alternative au tout-voiture.

Vous souvenez-vous avoir hésité à prendre la voiture récemment ? Je ne prends plus du tout la voiture. Je ne prends que les transports en commun. Enfin... en général je mets ma voiture sur le parking de l'hôtel de ville à Wasquehal. Et là je prends le métro. (Mme X)

L'observation de moments d'hésitation entre le choix de « prendre la voiture » ou celui d'un autre mode de transport, nous donne une indication importante. Elle témoigne de l'existence d'une éventualité audible de changement de comportement de mobilité.

Est-ce que vous vous souvenez récemment avoir préféré vous déplacer autrement qu'en voiture ? Oui pour aller à Ikéa par exemple à Lomme, j'ai la possibilité de prendre le tramway jusqu'à Lille et après de prendre le métro. Là, j'ai hésité, mais en fin de compte, si vous allez chez Ikea, c'est parce que vous êtes à la recherche de quelque chose... [donc il faut la transporter après]. J'ai bien une chariote roulante pour aller faire mes courses, mais bon... [on ramène des choses plus volumineuses d'Ikéa]. (Mme B)

Vous vous souvenez récemment vous être déplacée autrement qu'en voiture ? Quelques fois, on va au cinéma à Marcq, au nouveau complexe cinématographique. Et d'ici, il y a le bus L91 qui part de Halluin et qui nous emmène à Lille. Et il passe juste devant le cinéma. Mais bon, il faut connaître les horaires. Et là on avait hésité parce que le temps était pas trop beau. Finalement, on a pris la voiture. (Mme N)

À défaut d'hésitation, la connaissance d'alternatives au déplacement automobile permet d'être raisonnablement optimiste quant à la possibilité d'un changement de comportement quand il deviendra nécessaire.

Vous me parlez de la ligne de bus qui va de Templemars au CHR. Pour aller faire vos contrôles de santé réguliers au CHR, vous l'utilisez ? Non. Moi j'ai encore pris ma voiture [la dernière fois] mais par contre, je conseille aux gens autour de moi de prendre le bus. Il y en a qui ont des soucis pour aller voir un proche aux CHR et je leur dis qu'il y a un bus direct. Mais je pense que si je ne pouvais plus conduire pour une raison ou pour une autre, je le prendrai plus. (M. J)

Malheureusement, lorsque certains projets par anticipation tardent à sourdre, ils peuvent finir par devenir caduques, et finalement ralentir les processus de démotorisation à l'œuvre.

Il me semble que l'an passé vous aviez l'intention d'acheter des vélos électriques, est-ce que ça a été fait ? Alors non on ne l'a pas fait. Parce que, quand on est ici, pour rouler dans Pérenchies avec tous ceux qui sont en voiture ou en scooter qui roulent beaucoup trop vite, c'est trop dangereux. Mon épouse a quelques problèmes d'équilibre qui peuvent poser problème à vélo donc elle ne souhaitait pas acheter un vélo électrique. **Et vous avez encore un vélo classique ?** Non on les a donnés. (M. L)

Mme M est la seule personne de notre échantillon à s'être arrêtée de conduire entre 2021 et 2022. Or nous constatons que sans l'intervention bienveillante de proches et sans la présence de son conjoint pour la véhiculer, cette décision n'aurait peut-être pas été prise. Ce constat nous amène à questionner le lien entre processus de démotorisation et qualité du réseau familial et amical.

Est-ce que votre épouse s'est dit d'elle-même qu'elle allait arrêter de conduire ? Non c'est les enfants. **Comment ça s'est passé ?** Ils lui ont dit qu'à 90 ans, c'était trop dangereux et donc elle leur a obéi. Elle dit qu'elle aimerait bien encore, mais bon, ses enfants ont dit non. **Est-ce qu'éventuellement elle a pensé à d'autres modes de transport, comme par exemple un fauteuil motorisé ou quelque chose comme ça ?** Non, elle se déplace avec sa canne, sans problème. Et puis sinon, c'est moi qui suis chauffeur (M. M).

5.2 Pour anticiper : toujours disposer d'une alternative

Les stratégies d'anticipation de l'avenir, chez les seniors, consistent d'abord à conserver et maîtriser une alternative modale pour garantir leur mobilité. Il y a d'une part des personnes qui savent faire « autrement qu'en voiture ». La marche et les transports en commun sont alors mentionnés.

Et les déplacements en voiture les plus longs que vous faites, c'est quoi ? Juste sur Armentières ou le cimetière, on ne sort plus alors... Mais autrement, on prend le bus. (Mme F)

Est-ce que vous vous souvenez récemment avoir préféré vous déplacer autrement qu'en voiture ? Oui, à Pérenchies, on y va régulièrement pour aller chercher le pain par exemple. Mais [la voiture] ça nous intéresse moins parce que là, on marche sur des trottoirs. (M. G)

Il y a, d'autre part, des personnes qui souhaitent prolonger leur usage de la voiture aussi longtemps que possible avec pour argument qu'il leur faut préserver une situation de choix, afin de ne pas devenir esclave d'un seul mode : la marche. C'est leur façon de concevoir l'autonomie.

Il me semble que votre épouse ne conduisait pas trop, c'est toujours le cas ? Oui c'est toujours pareil, elle sort juste une fois tous les 15 jours. **Elle le fait pour garder l'habitude ?** Elle fait à peine 5 km (rires) ça n'a jamais été une personne attachée au volant. Mais je lui ai dit : « personne ne connaît l'avenir ». Donc s'il m'arrivait quelque chose un jour, je lui conseille de conduire quand même pour rester autonome. **Est-ce que vous vous souvenez récemment avoir hésité à prendre la voiture ?** Ça arrive qu'on préfère prendre la voiture [à Lambersart, sur de petits itinéraires]. Par exemple, pour éviter de marcher et croiser des gens sans masque [dans la rue et dans les transports en commun], mais c'est tout. (M. H)

En considérant le maintien de la conduite automobile comme un atout leur permettant de préserver leur autonomie, les personnes âgées présument implicitement que les transports publics entrent encore dans l'éventail des choix qui s'offrent à elles, négligeant au passage un point pourtant capital : l'accès à un mode de transport que l'on utilise trop rarement se désapprend.

5.3 Recentrer ses activités localement

Par anticipation d'un avenir dans lequel la mobilité pourrait devenir problématique, une mesure consiste, pour les personnes âgées, à recentrer leurs activités quotidiennes autour de leur domicile de façon à ne plus avoir à trop s'éloigner de chez elles. Ce processus de contraction du bassin de vie a largement été décrit dans les publications scientifiques. Il s'illustre chez nos interlocuteurs de la façon suivante.

Je bouge de moins en moins, en fait. (Mme C)

Et au restaurant-dancing, vous n'y êtes pas retournés [après le COVID] ? Non. Et on n'a pas l'intention d'y retourner parce que la clientèle, là où on allait à Bailleul, a changé. On y retournera peut-être plus tard, on ne sait pas, ça dépend de nos amis, on verra. (M. G)

Alors que M. et Mme G ne partent plus à Bailleul pour danser, M. G, en contrepartie, s'investit davantage sur la vie de son quartier.

Je suis toujours président du lotissement de 58 maisons. On organise 2 fêtes de l'amitié par an. Là on va en faire une en juin et je fais toujours les assemblées générales. Et le fait de marcher dans le lotissement [sur recommandation du médecin pendant le COVID] a créé une amitié supplémentaire avec les gens qu'on croise, on parle beaucoup plus. Je suis aussi en relation avec la mairie puisque la MEL a entrepris de refaire tous nos trottoirs. Ils ont mis des pavés. Ça a duré 5 mois. Donc je peux vous dire que pendant ce temps j'ai passé beaucoup, beaucoup de temps en dehors de chez moi pour aller les voir. (M. G)

Alors que Mme V (qui habite Lambersart), ne manquait jusque-là pas de donner de son temps hebdomadairement à Emmaüs (à Wambrechies) en tant que bénévole, en 2022, son investissement semble s'être fait plus ponctuel. Elle s'investit toujours assidûment, en revanche, dans son club de marche local.

Vous allez toujours à Emmaüs ? Oui... c'est toujours le cas... quand je suis en forme, j'y vais, quand je peux.
Et le club de marche ? Ça oui, on fait [toujours] une heure de marche, mais on fait beaucoup moins de kilomètres. C'est plus difficile. Même si c'est mes amis qui ont plus de difficultés que moi. On va jusqu'à l'église de Lambersart et retour. Il doit y avoir 1 800 m aller et autant au retour. (Mme V)

5.4 La vie en couple nuit-elle à l'anticipation ?

Le fait d'être en couple peut contribuer à une meilleure anticipation des changements qui surviennent avec l'âge. Mais le témoignage qui suit semble être l'exception qui confirme la règle.

Moi j'ai eu la chance d'avoir une carrière de cadre supérieur et d'être assez formé sur ce qu'il fallait faire après ; et d'avoir une épouse qui m'a dit, cinq ou six ans avant, de préparer ma retraite aussi. Ça m'a permis de ne pas arriver dans l'inconnu. Donc j'avais anticipé. (M. L)

Comme nous l'avons montré en 2021, il y a une plus grande résilience, pour faire face aux aléas, des personnes qui vivent encore en couple. Privilégiées, ces personnes disposent souvent d'un plus grand nombre de solutions de mobilité alternatives. Elles sont toutefois moins anticipatrices quant à ce que pourrait devenir leur propre mobilité quotidienne en l'absence du conjoint.

Si un système de covoiturage intergénérationnel existait au sein de la métropole, c'est quelque chose auquel vous pourriez participer ? Oui sauf que je préfère exploiter mon compagnon... **Parce que lui, il conduit toujours ?** Oui, il a 80 ans et il conduit toujours. Il y voit bien clair (rires) (Mme C)

Cet après-midi ma femme a rendez-vous à Marcq-en-Barœul chez le posturologue donc là c'est moi qui la conduis. **Elle préfère que ce soit vous qui conduisiez ?** Oui parce qu'elle a beaucoup de difficultés à se garer devant chez lui et le médecin me dit que je peux venir avec elle pour que j'ai aussi les explications qui risquent d'être oubliées par mon épouse. (M. G)

Si un jour ça devait arriver est-ce que vous aimeriez qu'on vous réapprenne à prendre les transports en commun ? Non pas du tout... pour l'instant on est bien à deux. Donc je ne vois pas pourquoi on irait demander des conseils à d'autres personnes (M. G)

Notons cependant, que, comme nous l'avons aussi montré en 2020, les personnes qui n'ont pas le permis, davantage que les autres, ont pris une longueur d'avance en matière d'anticipation de la vie quotidienne sans voiture. La perspective du décès du conjoint ayant le permis semble alors davantage surmontable de ce point de vue.

Une fois par semaine je vais à la maison de retraite voir ma maman qui va avoir 94 ans. Le malheur, c'est qu'elle a la maladie d'Alzheimer. Alors ça chamboule tous les plans. **Et du coup vous y allez plus souvent ?** Non, parce qu'on s'arrange avec ma sœur pour y aller chacune une fois par semaine. Comme ça, elle a deux visites dans la semaine. Moi, je lui fais sa mise en plis. Et ma sœur s'occupe de lui couper les ongles. Elle lui fait sa manucure. On a chacune nos activités avec maman. **C'est votre mari qui vous véhicule ?** Quelquefois c'est lui qui me dépose et je reviens en bus. Sinon il fait des courses à Leclerc en attendant. Et là je rentre avec lui. **C'est plus facile, la voiture ?** Ben disons que... tant que j'ai mon mari pour conduire... oui. Mais quand il ne sera plus là, je devrai me débrouiller avec les bus. (Mme N)

Étant donné les données recueillies, il serait faux d'affirmer que la vie en couple nuit systématiquement à l'anticipation d'une vie moins dépendante de l'automobile. Mais les témoignages recueillis laissent penser qu'il peut y avoir, dans certains cas, des liens entre le plus ou moins grand sérieux accordé à cette anticipation et la structure familiale du ménage. Une évaluation quantitative pourrait tester cette hypothèse.

5.5 Illusion de permanence et processus de résistance au changement

L'attachement à l'automobile à un âge avancé que nous nous efforçons de décrire et de comprendre dans cette enquête relève, en réalité, d'un processus assez classique de résistance aux changements. Or ce processus semble tirer son origine, au moins partiellement, dans une croyance, une illusion de jeunesse éternelle. Cette *illusion de la permanence* traverse l'ensemble des témoignages qui suivent, parfois explicitement, parfois en filigrane. Ils viennent étayer notre hypothèse selon laquelle *l'illusion de permanence* contribuerait à amoindrir les capacités d'anticipation du changement chez les seniors, qu'il s'agisse de pallier à l'urgence de changer de mode de transport ou à l'urgence de changer ou adapter la résidence.

Je trouve que quelquefois on croit toujours être éternel et pouvoir courir le 100 mètres à côté d'Usain Bolt mais on s'aperçoit, qu'à un moment, ça baisse et... c'est trop tard pour faire des choses parce qu'on n'a plus [assez] d'énergie. (M. A)

Pourvu qu'on ait toujours la santé, c'est un point capital pour rester autonome le plus longtemps possible. (M. H)

Ce n'est pas forcément mes capacités qui ont évoluées... quoi que ça c'est à voir...(rires). Mais bon, j'essaie de l'ignorer. **Vous dites que vous ne prendrez bientôt plus la voiture, c'est quelque chose que vous avez programmé ou vous attendez de vous faire peur ?** (Rires) Je me fais déjà un peu peur... Non, je ne sais pas ce que j'attends, en fait, [pour arrêter de conduire]. J'attends d'avoir été chez mon fils en Alsace et quand j'aurai vu une fois [où il habite], peut être que je n'aurai plus besoin d'y aller. (Mme C)

Est-ce que vous vous souvenez récemment avoir préféré vous déplacer autrement qu'en voiture, ou avoir hésité ? Je n'ai pas hésité mais ma fille, qui habite Paris, chez qui on va souvent, une fois par mois, voudrais que je prenne le train. Mais moi je suis très bien en voiture, parce que dans Paris, sinon, il faut prendre le taxi etc... [la voiture] ça me fait du porte-à-porte. Je suis encore en état de pouvoir le faire (M. M).

Cette *illusion de permanence* vaut pour les corps dont on admet difficilement l'amaigrissement mais aussi pour les choses qui entourent les seniors, et qu'on ne voit pas vieillir elles aussi. Cette situation pourrait alors expliquer un certain nombre de renoncements à faire des travaux d'adaptation des logements.

Vous êtes-vous renseigné sur les possibilités qui s'offrent à vous de faire faire des travaux dans votre maison, pour la rendre plus adaptée à votre handicap ? Oui, oui, mais c'est sous condition de revenus. J'avais pensé à mettre une douche plutôt que la baignoire, là, mais j'ai pas tellement de place. Je crois qu'une douche, il faut plus de 60 de large. Moi je n'ai que 50. Mais bon... je n'ai plus une éternité à vivre. Il me faudrait aussi changer la chaudière, mais bon [il tente de s'en passer]. (M. S)

5.6 Quelle relocalisation résidentielle par anticipation ?

Dans l'imaginaire collectif, on conçoit difficilement l'entrée en maison de retraite comme un déménagement à part entière, ce que le témoignage qui suit sous-entend à demi-mots.

Vous êtes toujours seule chez vous, vous n'avez pas déménagé ? Non, toujours pas. Et je n'ai pas l'intention de le faire. **Vous n'avez pas prévu de déménager...** Oh non je crois que là, ça sera la maison de retraite ou le cimetière (rires). Mais je n'ai pas envie de déménager (Mme K).

L'anticipation des vieux jours par la relocalisation résidentielle est encore quelque chose de complexe et de difficile à admettre, car elle implique des renoncements.

Vous avez été administrateur de maison de retraite. Et pour vous-même, qu'avez-vous imaginé pour le jour où vous aurez besoin d'être aidé ? Pour l'instant, on a une maison avec jardin. J'y vais de moins en moins. Mon épouse continue de l'aimer mais ne l'entretient plus et c'est moi qui dois le faire. Et moi, ça m'intéresse de moins en moins, c'est presque un sujet de discorde. Moi je serais 'pour' aller en appartement [résidence senior], mon épouse pas. On a un chien. La question est abordée, mais il faut trouver une réponse commune. Ce n'est pas évident de cheminer au même rythme et d'avoir une projection identique au même moment. (M. Ü)

Rendu visible grâce au processus d'enquête longitudinale, nous assistons toutefois à un processus de relocalisation résidentielle explicitement lié au vieillissement chez une des familles interrogées. Il offre une illustration concrète de l'évolution du mode de vie permise par ce changement de cadre de vie.

L'année dernière, vous étiez en transition, vous étiez dans une maison louée en attendant d'emménager définitivement dans un nouvel appartement. Est-ce que vous avez aménagé dans ce nouvel appartement ? On est dans le nouvel appartement depuis le mois d'octobre 2021. **Donc à Pérenchies, si j'ai bien compris ?** Toujours à Pérenchies. Et je suis le président du conseil syndical, en plus. Parce que passer d'une grande maison éloignée de tout à un appartement en copropriété, pour s'intégrer, le mieux, c'est de s'investir. Pour faire bouger un petit peu les gens qui ne respectent pas trop le tri des poubelles ou le stationnement par exemple. **Est-ce que vous pouvez me décrire tous vos déplacements de la journée d'hier ? Y compris les plus petits déplacements comme aller à la boulangerie ?** Alors hier c'était tout à pied. **Donc ça c'est quelque chose que vous n'auriez pas pu faire avant ?** Non clairement. [Contestation de Mme L en arrière-plan]. Ah, j'ai dit une bêtise. On est allé jusqu'à Carrefour, à 8 km, une seule fois dans la journée [en voiture]. Mais sinon, on a fait d'autres commerces à pied (M. L).

Nous disposons aussi, dans notre échantillon, du témoignage d'un couple qui a su très tôt anticiper cette relocalisation résidentielle. Comme nous avons déjà eu l'occasion de le mentionner, son départ du village périurbain de Wulverdinghe (à mi-chemin entre Cassel et Calais) et son arrivée à Tourcoing a correspondu à un rapprochement tactique de personnes-ressources (la sœur de Mme W) ainsi qu'à une décision explicite et conscientisée de la nécessité d'arrêter de conduire pour M. W. Mme W assiste au quotidien à la réalité de la dépendance puisque M. W passe le plus clair de son temps sur un lit médicalisé. Pourtant, elle ne parvient pas à anticiper le jour où une telle dépendance la concernera elle-même.

Dans certains pays, on distribue dès 65 ans un guide qui s'intitule *Comment bien vivre sa retraite* ? On y trouve notamment des conseils pour bien choisir sa localisation résidentielle. Mais anticiper un déménagement afin de ne pas être surpris par l'avancée en âge, vous, vous avez su... C'est surtout une question d'éducation. C'est pas tellement un petit guide qui est utile. Apprendre à prévoir, utiliser un cahier texte, anticiper la semaine qui vient... Ça s'apprend à l'école, à l'université. Pour moi, ça me semble être le B.A. BA. **Donc vous n'avez pas d'autre de projet déménagement...** Non, non. J'ai vendu ma maison en viager, alors maintenant je suis cloué à vie dans cette maison. (Mme W)

Le cas de Mme X mérite, enfin, d'être souligné. Elle suit un itinéraire résidentiel paradoxal puisqu'elle quitte sa résidence senior dont elle est très déçue pour retourner vivre en logement individuel. On note, toutefois, à quel point elle accorde de l'importance à la localisation et à l'environnement de son nouveau logement ; notamment aux services (commerciaux, culturel, de transport) auquel il donne accès. Cette vigilance peut être interprétée comme une forme d'anticipation de l'avenir.

Je cherchais donc à déménager. Et un jour, en me baladant à Croix, je me suis dit que ça faisait longtemps que je n'étais pas rentrée dans une agence Square Habitat. J'entre. Et la dame me dit : « j'ai justement ce qui vous convient : Un F2 avec un grand balcon. Dans une résidence toute neuve et parfaitement sécurisée, à Wasquehal ». Il y a un bus qui passe dans la rue, je suis à 10 minutes du métro, je suis en face du Lidl, je suis à 300 m à pied d'un Grand Frais, à côté du petit rond-point où il y a un Paul, la pharmacie, un pressing. C'est parfait. **C'est en location ?** Oui en location, je n'en revenais pas qu'on m'ait loué alors que je vais avoir 90 ans l'année prochaine. Et c'est tout neuf il n'y a rien à faire, l'appartement est impeccable. **Vous êtes arrivée quand**

dans cet appartement ? J'ai emménagé le 27 décembre 2021. Ah, j'ai oublié de vous dire, j'ai aussi un garage au sous-sol. Je n'avais jamais eu de garage. Et l'ascenseur est juste en face de mon garage. Je prends l'ascenseur et je monte chez moi. C'est absolument le Pérou.

La relocalisation résidentielle par anticipation des vieux jours, sans être inexistante, est souvent repoussée aux calendes grecques. Souvent jugée radicale ou prématurée, elle est difficile à dire comme à penser, donc difficile à entreprendre. Souvent tue, elle présente en fait tous les signes d'une mesure taboue.

5.7 Quelle place pour la transition écologique dans les processus d'anticipation de l'avenir ?

Dans le guide d'entretien utilisé en 2022, un ensemble de questions amenait les personnes à témoigner de leurs tactiques d'anticipation de l'avenir. C'est avec une grande surprise que nous n'avons recueilli presque aucun témoignage relatif aux impératifs de transitions écologiques et énergétiques qui pourtant saturent l'actualité actuellement. À ce constat général, nous notons quelques témoignages qui y font exception.

Vous disiez mettre plus souvent le régulateur à 120 qu'à 130, pourquoi ? Pour des raisons écologiques. C'est plutôt de se dire que je devrais réduire ma dépendance aux carburants fossiles. C'est une toute petite portion que mon geste aura, mais bon (M. L).

On a les régulateurs et le limiteur. C'est beaucoup plus agréable parce qu'on met le régulateur sur la vitesse autorisée. Et même maintenant, on ne roule plus à 130 sur l'autoroute, mais plutôt à 120 maximum. **Pourquoi ?** Économie budgétaire. C'est 1 L /100 d'économie. **Vous avez fait ça à quel moment ?** Depuis un an, une bonne année. Depuis les augmentations massives des prix du carburant. On savait qu'en roulant plus vite en consommait plus, bien sûr. Mais avec les nouveaux prix c'est une façon d'aller moins souvent à la pompe. (M. Ü)

Ces exemples ne concernent pas l'habitat mais les limitations de vitesses. Ces mesures vont à la fois dans le sens d'une consommation énergétique plus sobre et dans le sens des tendances déjà observées chez les seniors depuis longtemps allant vers des pratiques de conduites de moins en moins rapides avec l'âge. Cette conjonction rend possible une auto-limitation des vitesses alors même qu'aucun projet de loi de limitation des vitesses à 110km/h sur autoroute n'a finalement été déposé par le gouvernement. Considérant les récents renchérissements des prix des énergies, tant pour le logement que pour les carburants, la question énergétique et la question économique qui la sous-tend mériteraient d'être davantage explorées dans la prochaine enquête.

En effet, les dimensions énergétiques et économiques de la mobilité portent en elles les germes d'un changement de comportement sur lequel il faudra garder l'œil en 2023. Pour certaines personnes âgées, le choix du tout-automobile pourrait trouver une limite dans un avenir plus contraint du point de vue énergétique et/ou environnemental.

La dernière occasion de prendre les TCU, c'était pourquoi ? C'était pour aller sur Lille à deux. Ça a dû arriver une ou deux fois l'année dernière. (M. E) On n'aime pas aller sur Lille parce qu'il y a trop de circulation en voiture (Mme E). Oui donc c'est le fait de prendre le bus qui permet d'éviter d'avoir à chercher une place de stationnement. Voilà donc la dernière fois, on devait aller à Lille et ça nous barrait de prendre la voiture par rapport au stationnement quoi. **Donc par rapport à vos hésitations à prendre la voiture c'est plutôt le stationnement qui compte...** Oui le stationnement mais dans un futur proche quand on voit le prix du carburant qui augmente on prendra très probablement plus souvent les transports en commun. C'est dans notre réflexion (Mme E). **Est-ce que vous vous êtes donné une limite de prix qui pourrait vous amener à réévaluer les choses ?** Là, on arrive au baril à 110\$... 120\$ même ce matin avec un prix à la pompe de 2€ donc ça commence à devenir inquiétant pour notre budget. Cela dit aller sur notre résidence secondaire, on

espère pouvoir le faire le plus longtemps possible. Si le prix du gazole atteint 2,50€ ça ira mais je ne sais pas si on ira plus loin... (M. E)

Vous avez toujours une voiture à disposition ? J'ai toujours ma voiture mais maintenant avec le prix du carburant je fais toujours attention aux déplacements qu'on fait. Je ne fais pas partie des quelques personnes qui peuvent avoir des réductions pour quoi que ce soit. Je suis à la limite, mais du coup je n'ai rien du tout. (Mme B)

6 QUELS DISPOSITIFS D'ASSISTANCE POUR FAIRE FACE AUX DÉPENDANCES ?

6.1 Davantage d'assistance à l'anticipation ?

Nous avons tenté de comprendre s'il existait une attente, chez les seniors, d'une plus grande assistance à l'anticipation des changements qui surviennent avec l'âge. Pour ce faire, nous sommes allés chercher quelques exemples de bonnes pratiques existant à l'étranger. La perspective d'un accompagnement à l'anticipation sous la forme d'un guide pratique est diversement appréciée. Il y a d'une part les personnes qui trouvent l'idée intéressante, mais moins pour elles-mêmes que pour les autres.

Il existe des pays, aux États-Unis ou en Australie par exemple, où on distribue un guide du « bien vivre sa retraite » pour des personnes dès 65 ans, pour mieux anticiper les changements auxquels on doit faire face avec l'âge. Ce n'est pas le cas en France, est-ce que vous trouvez que ça serait une bonne idée ? Oui, ça devrait même être remis par l'employeur quand il y en a un. La personne qui entre à la retraite devrait avoir ça, oui, ça aiderait. (...) Certaines personnes âgées ont besoin de rester chez elles, mais il est évident qu'il y a des choses qu'elles ne peuvent plus faire. Elles ont besoin de conserver un contact avec certaines personnes. Rester dans leurs murs, rester dans leurs meubles et leurs habitudes, c'est très important. (Mme B)

Oui, oui, tout à fait. Il y a des personnes qui sont totalement démunies par le fait d'arrêter leur activité professionnelle déjà. Ça peut être un sérieux problème parce qu'elles n'ont pas préparé leur retraite et en plus on rajoute à ça le vieillissement, avec tout ce qu'il comporte, donc je pense que ça serait une très bonne chose. (M. E)

Tout ce qui permet de mieux préparer l'arrêt de sa vie professionnelle et de la remplacer par une vie plus riche, on va dire, me paraît être une bonne idée. (M. L)

Oui. C'est vrai que pour certaines personnes. Bon nous, on a été en retraite ensemble. Mais il y a des personnes qui vivent mal leur retraite. Pour certaines personnes seules... plus de contacts du jour au lendemain [ça peut être problématique]... (Mme Ö)

Ce serait une bonne idée. Parce qu'on n'est pas au courant de toutes les possibilités qui existent et peuvent nous simplifier la vie. (Mme N)

Il y a d'autre part les personnes qui trouvent l'idée d'un guide pratique inutile. Parce qu'elles estiment déjà disposer d'informations fiables et en quantité suffisantes pour ce qui les concerne.

Il existe des pays, aux États-Unis ou en Australie par exemple, où on distribue un guide du « bien vivre sa retraite » pour des personnes dès 65 ans, pour mieux anticiper les changements auxquels on doit faire face avec l'âge. Ce n'est pas le cas en France, est-ce que vous trouvez que ça serait une bonne idée ? Peut-être. [rire] mais je ne comprends pas l'intérêt d'un bouquin pour s'organiser dans son temps libre. C'est tellement merveilleux de pouvoir faire ce que l'on veut, pourquoi chercher à le lire plutôt qu'à le vivre. Si

on a envie de sortir, on sort. Si on a envie de dormir, on dort. Si on envie de lire, on lit. Je pense que certaines personnes ont une appréhension du vide. Parce qu'ils n'ont plus la routine. (Mme W)

Pour moi ça existe déjà non ? Toutes les villes ont un guide du retraité. (M. D)

Bon, Améli [CAF], sur Internet m'envoie déjà plein de trucs. J'ai le sentiment d'être informé. Et puis il faut être curieux aussi. (M. J)

Il me semblait qu'il y avait des brochures de la Carsat. Et de par mon employeur, la BNP, on a eu des réunions et de la documentation. **Donc vous avez le sentiment d'avoir été informée ?** Tout à fait, oui. (Mme O)

Il y a, enfin, des personnes qui n'apprécieraient guère que les institutions publiques viennent se mêler de ce qui est bon ou moins bon de prendre comme décision quand on vieillit. Potentiellement, cet interventionnisme est jugé humiliant.

Il existe des pays, aux États-Unis ou en Australie par exemple, où on distribue un guide du bien vivre sa retraite pour des personnes dès 65 ans pour mieux anticiper les changements auxquels on doit faire face avec l'âge, ce n'est pas le cas en France, est-ce que vous trouvez que ça serait une bonne idée ? C'est un peu humiliant, non ? (Mme C)

Le bilan est donc mitigé quant à la pertinence d'une plus grande assistance à l'anticipation dès 65 ans de ce que vieillir veut dire et fait faire. On retiendra aussi que l'assistance à l'anticipation se heurte potentiellement à un mur. Celui du déni de l'existence même d'un besoin d'assistance.

Étant donné que maintenant vos deux filles sont éloignées [elles ont déménagé], l'avenir, c'est quelque chose qui vous inquiète ? Non. Moi, tout va bien au niveau santé. Je suis bien dans ma tête, ça va pour l'instant. (Mme B)

En cas de problème de mobilité, vous sauriez à qui vous adresser ? Si je ne pouvais plus bouger ? C'est une question que je ne me suis jamais posée. Certainement que je m'enfermerais à la maison... après... je n'ai pas mes enfants tout près. Non, je crois que je m'enfermerais sur moi-même. Parce que là, vous voyez, aller au club avec mon mari, ça va. Mais je serais seule, je n'irai pas. (Mme Ö)

6.2 Davantage de services à la personne à domicile ?

Nous avons précédemment évoqué la notoriété des entreprises de service à la personne en nous focalisant sur les aides à la mobilité sous la forme d'accompagnements. Mais la plupart des services à la personne viennent aux bénéficiaires (et non l'inverse). Pour les seniors, les services de ménage et de livraison de repas sont les plus communs. Deux personnes disent explicitement y faire appel à titre onéreux.

Concernant l'aide pour vos courses, comment ça se passe ? Est-ce qu'on vient vous chercher et on vous accompagne ou est ce qu'on vous livre les courses directement ? Non, on me livre. Mais j'ai l'habitude déjà depuis plusieurs années. Mais il y a eu un changement ici parce que la municipalité de Lesquin elle ne le fait plus. Donc j'ai affaire à la maison Louvea qui est à Lille et qui a une succursale à Lesquin et j'en suis très satisfaite, depuis l'année dernière. Moi, c'est toutes les 3 semaines, donc je fais ma liste et la personne vient. Pour moi, ça se passe très bien, c'est formidable. **Et c'est un service gratuit où il faut payer ?** Ah non, il faut payer, même s'il y a une partie qui est déjà payée. C'est la municipalité qui paye une partie et le reste, c'est moi. C'est très raisonnable comme prix. Je ne leur demande que pour les courses. Mais je ne peux plus vraiment assumer le ménage, donc là je vais me renseigner pour ça. (Mme K)

Vous avez du personnel de service qui vient à domicile ? Oui, oui, j'ai une femme de ménage. Elle vient le mercredi. C'est une congolaise. **Vous l'embauchez directement ou vous passez par une société ?** Je passe par une société. Parce que quand vous payez avec des chèques emploi service. C'est très bien... jusqu'au jour où elle dit « j'arrête de travailler » ou bien « je suis malade ». Et il faut se débrouiller pour retrouver

quelqu'un. Et puis, si elle a un accident, là vous êtes le patron. Et c'est vous qui avez tous les ennuis possibles et imaginables. (M. S)

Ces services à la personne sont amenés à se développer significativement dans les années à venir. Comme les deux témoignages ci-dessus le montrent, ils conviennent tout particulièrement aux seniors dépendants n'ayant plus de famille (Mme K et M S n'ont pas d'enfant ni l'un ni l'autre). L'accroissement du nombre de seniors dont les membres de la famille sont géographiquement éloignés pourrait aussi peser en faveur de ce secteur d'activité dans un futur proche.

6.3 Quid de l'usage du fauteuil roulant en ville ?

Nous avons constaté lors des vagues d'enquête 2020 et 2021 le peu d'appétence des seniors pour les fauteuils roulants électriques et autres *scooters* adaptés et conçus pour leur faciliter la mobilité. Et empiriquement, on observe beaucoup moins ce type de véhicule dans les rues des villes françaises que dans celles de nos voisins européens. En 2022, nous avons donc posé quelques questions à ce sujet pour tenter d'élucider ce mystère. Les réponses sont sans appel, les seniors font montre de beaucoup de réticences à l'évocation de ce moyen de transport en particulier. Un seul témoignage fait exception à ce tableau critique.

En Angleterre on dénombre de nombreuses personnes âgées qui circulent en tricycle ou en fauteuil motorisé, beaucoup moins en France, qu'est-ce que vous en pensez ? C'est très bien ça, c'est encore une bonne idée qui existe. Ça permet aux personnes de se déplacer sans avoir besoin d'appeler quelqu'un ou tel ou tel service. (M. E)

La réaction première des personnes interrogées est de pointer la dangerosité d'un tricycle ou fauteuil électrique en ville.

En Angleterre on dénombre beaucoup de personnes âgées qui circulent en tricycle ou en véhicule motorisé qu'est-ce que vous en pensez ? Est-ce que ce n'est pas dangereux... une personne âgée à mobilité réduite dans un fauteuil sur un trottoir pour moi ce n'est pas prudent. On n'irait pas faire nos courses à Lambert par exemple avec ça (M. G). Puis il y a trop de rues pas toujours praticables... (Mme G) **Vous pensez que ce serait intéressant que la métropole fasse attention à ce que les trottoirs soient mieux faits ?** Oui la largeur des trottoirs déjà. La métropole a refait nos trottoirs engazonnés en mettant à la place des pavés, ils sont très larges c'est impeccable. Mais par exemple pour aller à la pharmacie ou à la poste ou pourrait pas y aller en fauteuil roulant ; sur le trottoir c'est impossible. Et sur la route c'est dangereux... (M. G)

C'est très très très dangereux. S'il n'y a pas de trottoirs, vu le nombre d'abrutis sur la route... ça me semble... [dangereux]. Mais pour la même raison que nous, on n'a pas acheté de vélos finalement, c'est un truc à mourir trop tôt quoi. (M. L)

Eh bien écoutez ici, ce serait dangereux. Moi je connais un monsieur en fauteuil roulant électrique. Il habitait au centre de Roncq et voulait aller au cimetière du Blanc Four. C'est pas loin, hein... il était sur la route parce qu'à un moment, il n'y a plus de trottoir. Eh bien à un moment, il s'est fait renverser. (Mme N)

Un fauteuil ou quelque chose comme ça, c'est quand même dangereux, on n'a pas les mêmes réflexes et les automobilistes qui roulent quand même assez vite, pour s'apercevoir que c'est un fauteuil roulant... je suis trop méfiant. (M. M)

Je suis un peu sceptique. Bon... très âgés, on n'a peut-être plus les mêmes réflexes. C'est peut être un peu dangereux quand même ces véhicules. (Mme O)

On comprend donc que la dangerosité exprimée est moins intrinsèque au véhicule que liée à l'inadaptation de l'environnement urbain ; les personnes pointant plus particulièrement un problème d'infrastructure. Sur les communes de la métropole lilloise, les trottoirs ne leur semblent pas encore suffisamment aménagés.

Avant le COVID on allait chez nos amis en Angleterre et c'est très courant de voir des personnes âgées avec ce genre de véhicules, homme comme femme. **Comment vous expliquez la différence entre la France et l'Angleterre ?** Ça je ne sais pas. En France on commence un peu à en voir mais en Angleterre il y a beaucoup plus de facilités pour les personnes handicapées. Les rampes d'accès, les ascenseurs, les bordures de trottoirs tout ça. Ils sont plus évolués que nous. **Vous trouvez que ce serait une bonne idée que la métropole s'engage davantage dans ce sens-là ?** Ah bah oui. D'ailleurs il y a eu des manifestations sur ça. Ne serait-ce que monter une bordure de trottoir, ce n'est pas facile quand vous êtes en fauteuil roulant (M. H).

C'est une question de trottoir. À pied déjà, quand vous êtes âgé, ça glisse. Il y a des feuilles par exemple. Puis il y a le trottoir arrondi, il y a plein de travaux, c'est mal refait... Par endroits, il y a des trappes [bateaux] pour que les personnes en fauteuil puissent monter sur les trottoirs, mais bon... [c'est pas suffisant]. (M. J)

Les trottoirs... il y a des trous, des bosses. Les marches sont trop hautes... Sur ses dernières années, mon mari était en fauteuil. Eh bien c'était l'horreur. Des trottoirs trop hauts, des voitures mal garées, on ne pouvait pas passer... quand il fallait descendre pour traverser, c'était la galère. En tricycle, ce serait pareil ! (Mme O)

En filigrane, les témoignages tracent les contours d'une société française dans laquelle les personnes handicapées en fauteuil ne se sentiraient pas complètement légitimes. Outre l'infrastructure (et le problème du stationnement du fauteuil ou tricycle, comme évoqué en 2021), trois autres facteurs semblent expliquer la situation actuelle. En premier lieu, pour certains seniors, un fauteuil (ou toute autre prothèse technique) traduit une volonté de s'accrocher aux espoirs présomptueux d'une science solutionniste - sinon démiurge - quand il faudrait plutôt savoir se résoudre à la fatalité du vieillissement.

En Angleterre, on a beaucoup de personnes âgées qui circulent en tricycle ou en fauteuil motorisé, beaucoup moins en France qu'est-ce que vous en pensez ? Oui j'ai vu déjà ça. C'est pas mal pour celui qui veut vraiment sortir. Mais pour s'asseoir et tout, il ne faut pas avoir une voiture trop basse ou trop haute, tout ça... pfff. [Moi je pense qu'] on doit faire avec ce qu'on a et avec ce qu'on peut faire ! (Mme F)

En second lieu, on observe des réticences à l'usage du fauteuil électrique qui sont liées au regard social porté sur le handicap, donc à l'idée qu'être en fauteuil risque forcément de renvoyer à une image dévalorisée de soi.

On n'en voit pas beaucoup en France. Un de mes neveux est hollandais. Là-bas, il y en a énormément, les gens n'ont pas honte de se déplacer en tricycle. C'est sans doute de l'orgueil mal placé. Moi, j'ai eu de gros problème de santé il y a quelques années. Et si j'en avais besoin, je prendrais ça (Mme V).

En Angleterre, on a beaucoup de personnes âgées qui circulent en tricycle ou en fauteuil motorisé, beaucoup moins en France qu'est-ce que vous en pensez ? Que c'est la France...(rires). Chez eux ça ne les dérange pas, quoi (Mme K).

En troisième lieu, on constate un manque de légitimité à occuper l'espace public en fauteuil. Le processus est tout à fait similaire à celui qu'on observe pour les cyclistes. Il faudrait pouvoir « s'imposer » sur la voirie mais cet acte militant relève d'une prise de risque insensée au regard de la vitesse des automobilistes sur chaussée, au regard de l'agacement des piétons sur les trottoirs aussi.

Donc pour vous le fauteuil électrique c'est quelque chose qui est dangereux, plus dangereux que la voiture ? Non mais c'est quelque chose qui est dangereux par rapport aux voitures parce que ça gêne... alors les jeunes qui conduisent comme des fous, à mon avis, ils doivent avoir envie de les écrabouiller... j'aurais pas confiance. Ça me gêne un peu. (Mme C)

Je ne pense pas que c'est bien [les tricycles électriques], parce qu'avec les vélos et les trottinettes électriques, s'ils nous mettent des tricycles en plus, ça fera beaucoup. Une personne en tricycle c'est une personne qui n'est pas à l'aise à vélo. Donc si elle n'est pas à l'aise, c'est un danger pour elle et pour les autres. Alors, ou bien elle prend des cours et elle ne prend la route que quand elle est sûre d'elle, ou bien elle prend les bus. (Mme W)

Face à ce manque criant de légitimité des personnes en fauteuil, un « droit à la ville » pour les personnes en situation de handicap doit sourdre. La loi n°2005-102 dite «Handicap» qui imposait aux collectivités d'établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) date de 2005. Les témoignages des personnes âgées dénoncent en fait le manque d'ambition des actuels projets d'agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP) communaux. Les personnes concernées attendent depuis longtemps que les pouvoirs publics réagissent et prennent le problème à bras le corps. Quand les personnes en fauteuil auront-elles enfin « la place » qui leur est due ? À savoir, sur les trottoirs OU sur la chaussée, comme le dit explicitement l'article R.412-35 du code de la route : « les personnes handicapées qui se déplacent en fauteuil roulant peuvent dans tous les cas circuler sur la chaussée ». La France prend un sérieux retard comparée à ses voisins européens de ce point de vue. Dans une métropole frontalière comme la MEL, le décalage est manifeste. Il est grand temps que les politiques publiques prennent cette question au sérieux et devance la vague de contestation qui montera inexorablement sinon. Car si les conditions infra-structurelles étaient réunies, certaines personnes pourraient tout de même envisager de choisir le fauteuil comme principal mode de transport, donc d'abandonner la voiture.

La dernière fois que j'ai pris mon vélo, il y a deux ans à peu près, j'ai mal pris mon angle [de trottoir] pour rentrer chez moi et mon vélo s'est tapé dedans, je suis parti en avant je me suis fait une tendinite. C'est là que je me suis dit : « bon, j'ai compris plutôt que de me casser quelque chose, j'arrête ». **Et si la collectivité mettait à disposition des personnes âgées des tricycles plus stables, éventuellement avec une assistance électrique est-ce que ça vous intéresserait ?** Non... pour l'instant. Ça se fait beaucoup en Angleterre... **Oui, justement.** Bon, on ne sait jamais ce que l'avenir réserve. Mais s'il fallait je l'utiliserais. Mais tant que je suis comme ça, ça ne me vient pas à l'idée d'avoir ça. (M. H)

L'autre condition à réunir pour populariser les fauteuils et tricycles électriques passe par l'évolution des prix, actuellement bien trop chers, ou par une modification des règles d'attribution des aides accordées par la sécurité sociale.

Je pense que c'est trop cher pour les gens. Pour un bon fauteuil électrique, c'est 4000€. **Vous, vous seriez intéressé par un fauteuil électrique ?** Ah ben si j'avais les ressources, c'est quelque chose que je pourrais utiliser, oui. Pour pouvoir... aller chez moi, et même dans la rue derrière [où la circulation est apaisée]. Enfin bon, je ne l'utiliserais pas longtemps [atteint d'un cancer, il se dit en fin de vie]. Mais bon, celui qui a les moyens de s'offrir ça, il a de la famille [ce qui n'est pas son cas] et même les moyens de se payer un chauffeur. (M. S)

Le problème de la France, c'est qu'il existe une [possibilité de] compensation dans les textes, mais qui ne se traduit pas par un accompagnement matériel et financier des personnes. Il y a un remboursement de base mais très vite, la sécurité sociale considère que votre besoin relève du luxe. Ce qui fait que bon nombre de gens n'ont pas les fauteuils roulants électriques dont ils pourraient bénéficier [avec une aide] ou les modes de déplacement alternatifs adaptés dont ils auraient besoin pour leur permettre de faire du sport ou aller à leurs activités. (M. Ü)

Enfin, le témoignage qui suit démontre le manque de notoriété des versions récentes de fauteuil et tricycles électriques (confortables, équipés de paniers pour transporter des courses...). Et cette méconnaissance ne plaide pas en faveur de ce mode de transport car il laisse penser que son usage contraint à un changement des routines du quotidien.

Mais même en fauteuil roulant, ça ne m'avancerait pas pour faire mes courses à Auchan. Moi, quand je reviens, j'ai deux grands sacs. J'ai des légumes, j'ai des fruits, deux ou trois pains parce que je les divise en deux et je les mets au congélateur. C'est lourd ! Ou alors il faudrait qu'ils inventent le fauteuil avec une remorque. **Mais ça suppose peut-être de préférer les plus petits magasins où on va plus souvent...** Hummm. Mais c'est pas pareil. À l'épicerie, elle [la vendeuse] vous sert. À Auchan, on peut choisir. Et vous, si vous choisissez un chou-fleur, vous choisissez le plus gros. Un artichaut, c'est pareil. Comme là, au Drive, on ne choisit pas. Et puis on ne voit personne. (M. S)

La tradition française, face au handicap, est d'institutionnaliser la différence – on crée des ateliers « protégés » (ESAT) par exemple – par souci de protection bienveillante mais au risque de

l'ignorance (on détourne le regard). Alors que dans d'autres pays, plus libéraux, l'indifférence à l'égard des personnes porteuses de handicap les rends paradoxalement plus visibles et donc, plus acceptables tant dans l'espace public qu'en entreprise ordinaire. Pour faire de la MEL un territoire moins validiste, il y a là matière à réflexion sur les choix de politiques publiques à engager à l'avenir.

7 QUAND VIEILLIR POUSSE À FAIRE UN LIEN ENTRE MOBILITÉ ET SÉCURITÉ

7.1 Sécurité sanitaire : le COVID, rien qu'un mauvais souvenir ?

La vague d'enquête 2022 se déroule entre janvier et avril. Un petit rappel des actualités s'impose. En France, nous sommes à la sortie de l'hiver mais pas encore à la fin des mesures venant restreindre les libertés. Le projet de loi visant à transformer le « Passe sanitaire » en « Passe vaccinal » est adopté le 6 janvier. La plupart des restrictions prises pour freiner l'épidémie de Covid-19 en France sont finalement levées le 2 février : le port du masque n'est plus obligatoire en extérieur. Le port du masque et le Passe vaccinal resteront obligatoires (pour accéder aux stades, aux établissements culturels par exemple). Le 14 mars, c'est la fin du Passe vaccinal et du port du masque obligatoire partout où ces mesures s'appliquent encore, à l'exception des transports en commun et des établissements médicaux. Le masque deviendra facultatif dans les transports en commun le 16 mai. Les restrictions de mobilité ne seront totalement levées que le 1^{er} août 2022 avec la fin des tests obligatoires des voyageurs provenant de l'étranger.

Comment les seniors vivent-ils cette fin d'hiver et ce début de printemps ? Ont-ils le sentiment d'une sortie de crise ou, au contraire, d'un éternel recommencement (on assiste à la 5^{ème} vague épidémique au moment des entretiens). Quelles conséquences leurs sentiments de sécurité ou d'insécurité ont-ils sur leurs pratiques de mobilité ?

Les personnes interrogées ont eu le sentiment d'assister à une succession d'ordres et de contre-ordres au fil des vagues épidémiques et des arrivées de nouveaux variants du virus. Et cette inconstance les a contrariés, sinon lassés, ne sachant jamais à quelle consigne se fier.

L'année dernière vous me disiez « on est un peu tous des morts-vivants », est-ce que ça va mieux, vous avez réussi à reprendre vos activités au club ? Non, parce que c'est toujours remis [à plus tard] par rapport au Covid. **Donc vous n'avez pas revu vos amis depuis ?** Pas beaucoup, là le foyer vient de reprendre, il a été encore arrêté un mois ; mais ça a repris depuis deux semaines. **Et vous allez y aller ?** Oui, on y va [elle et sa sœur]. **Avec masque ou sans masque ?** Avec masque toujours. On se méfie parce que ça prend sur la respiration (Mme F)

Je n'écoute plus trop les informations. Je ne sais jamais très bien où on en est, masque, pas masque, magasin pas magasin... (Mme C)

Cette situation changeante : le fait de devoir se faire vacciner, de devoir choisir entre différents vaccins, puis de devoir faire des rappels, ne manque pas de perturber les personnes les plus vulnérables de notre échantillon.

Moi je ne voulais pas me faire vacciner. **Ah vous n'êtes pas vaccinée ?** [Au début,] non. J'ai dit que j'avais déjà fait ça pour la grippe alors j'ai dit : « qu'est-ce que vous allez m'injecter encore ? ». On ne sait pas notre

réaction. **Et vous avez réussi à ne pas avoir le Covid ?** Si, si, je l'ai fait. Mais le docteur m'a dit qu'il faudrait le faire quand même [le vaccin], on ne peut plus aller nulle part [sinon]. **Donc vous l'avez fait finalement ?** Oui après. Mais bon, on va encore devoir en faire une [d'injection]. Bientôt c'est la tête qu'on va devoir changer (rires). Même maintenant on sait plus si on doit mettre le masque ou pas, c'est compliqué on va tous devenir fou, moi j'en ai marre. (Mme F)

Avant le Covid, vous me parliez d'activité tricot... J'y suis retournée encore lundi. Ça a repris en mars. Mais l'activité « création », pour l'instant on n'en fait pas, parce qu'on est trop près les uns des autres (Mme K).

On a assisté à des processus de vieillissement prématuré. Soudainement, le Covid a largement contribué à asséner un « coup de vieux » dont les personnes âgées se remettent plus difficilement que les plus jeunes.

Depuis que le Covid s'est calmé, c'est le retour à la vie normale ? On est retournés un tout petit peu au club. Mais pas beaucoup. On a perdu l'habitude. Et on s'est un peu renfermés sur nous-même avec toutes ces histoires. Mon mari a un problème de cœur donc ça n'était pas trop le moment d'aller chercher sa misère comme on dit. On a quand même moins d'activités depuis le Covid. (Mme Ö)

Mais tous les seniors n'ont pas uniquement subi la situation. Certains n'ont pas voulu rester impuissants. En l'espace d'un an, ils se sont renseignés et ont souvent suivi les consignes gouvernementales. Ils ont aussi suivi l'actualité du scandale des masques. Cela leur a donné une certaine assurance pour reprendre leur destin en main ainsi qu'un recul suffisant leur permettant de dénoncer des aberrations aujourd'hui.

Quand mon mari a été hospitalisée en février, il est parti tout seul. Ça c'était le pire du pire. J'ai dit à l'infirmière : « vous vous rendez compte que ce matin mon mari était avec moi dans la même pièce et qu'on parlait ensemble ? Et là vous décrêtez subitement que je ne peux même pas lui porter son sac de vêtements parce que je pourrais avoir le Covid ? Mais c'est complètement ridicule ». C'est une aberration pour moi et encore plus pour mon mari. Qu'on n'ait pas voulu que le voisin vienne ou les petits-enfants, je comprends. Mais là... une personne qui vit sous le même toit ! Le fait qu'on impose quelque chose de tout à fait illogique... pour moi, je ne comprenais pas. Je lui dis : « vous venez d'un foyer que je ne connais pas, vous avez pris peut-être les transports en commun ce matin, et vous vous occupez de mon mari ! Qui me dit que vous n'êtes pas plus porteurs du virus que moi ? » Alors le truc du Passe vaccinal, c'est bien, mais quand on est confronté à son utilisation, c'est le drame. **Vous déplorez une intransigeance administrative...** Oui, sans discernement. (Mme W)

À la lecture de l'ensemble des témoignages, on parvient à distinguer trois grandes catégories de profils de personnes âgées. Celles qui prolongent les mesures anti-Covid coûte que coûte, celles qui, petit à petit, retournent à leurs routines antérieures au Covid, et celles qui se situent dans un entre-deux, entre incertitude et expectative.

7.1.1 Prolongation des habitudes prises

Un certain nombre d'habitudes prises au plus fort de l'épidémie se perpétuent, par sécurité souvent, alors que la situation ne le justifie pas nécessairement parfois. De ce point de vue, le Covid a été un moment de rupture ; il a créé un basculement dans de nouvelles routines dont il serait difficile de se défaire désormais.

Depuis le Covid, le médecin nous avait interdit d'aller marcher au bois de Boulogne. Je faisais aussi de la bicyclette mais ça m'avait été interdit avec le Covid. Donc on fait le tour de notre lotissement ici, qui est presque fermé, on fait 750 mètres. **Et vous continuez à faire ça ?** Oui, l'année dernière mon épouse et moi avons fait 600 km dans le lotissement à 6 km/heure. Le fait de marcher dans le lotissement a créé une amitié supplémentaire avec les gens qu'on croise, on parle beaucoup plus. (M. G)

Est-ce que vous vous souvenez récemment avoir hésité à prendre la voiture ? Ça arrive qu'on préfère prendre la voiture pour éviter de marcher et croiser des gens sans masque, par exemple, mais c'est tout. (M. G)

L'attention portée par les familles à leurs aînés au plus fort de la pandémie a créé des rituels d'entraide qui perdurent parfois aujourd'hui. Ce qui n'est pas pour déplaire aux personnes concernées.

Pendant le Covid [nos enfants] sont venus pour les courses. Tout le monde n'a pas eu cette chance. **Est-ce qu'ils ont continué à faire ça maintenant que le Covid est moins présent ?** Oui mardi mon fils nous a ramené 3 packs d'eau (M. H)

Vous diriez que vous conduisez autant qu'avant le Covid ? Non non, beaucoup moins. **Il me semble que vos enfants vous apportaient des repas ?** Non pas des repas, mais ils faisaient des commissions. **Et ils ont continué ?** Oui, oui (Mme F)

Les routines d'achat et de consommation ont aussi très largement évolué avec le Covid. Certaines se sont relativement installées dans le champ des possibles des personnes âgées, sans que le virus n'en soit plus une justification.

Il me semble que pendant la pandémie vous vous étiez mis à faire du Click and Collect, est-ce que vous avez continué ? On n'a pas continué aussi souvent ; on ne pouvait pas le faire tous les jours non plus. Il n'y a pas longtemps pour un dimanche midi, on l'a fait. Quand un fils venait manger. (M. J)

Depuis le Covid, je me déplace beaucoup moins. Je fais faire mes courses par la municipalité de toute façon donc... J'ai très peu à me déplacer. Bon, aller à la boulangerie, ça je continue à le faire, mais bon. Le moins possible, quoi. Je m'organise pour être le moins possible sur la route. (Mme K)

L'arrêt brutal d'un certain nombre d'activités en lien avec la pandémie a donné lieu à davantage de temps libérés ; temps qui se sont remplis autrement. Et aujourd'hui, il n'est plus aussi évident de dégager le temps nécessaire pour un retour aux activités antérieures.

Depuis deux ans on n'a pas mis les pieds dans une salle de cinéma... si, les petits cinémas locaux, mais moins que d'habitude. On va reprendre quand on pourra. Ce n'est pas forcément sur l'aspect sanitaire [que ça pose problème] mais c'est l'aspect agenda aussi. (M. E)

7.1.2 Incertitude et expectative

Plusieurs témoignages ne laissent aucun doute sur les hésitations et doutes qui précèdent toute décision d'entreprendre un déplacement chez les personnes âgées. Contrairement au reste de la population, elles n'associent pas la levée de l'obligation du masque dans les commerces ou les transports à un signe encourageant. Elles font valoir l'importance du principe de précaution.

L'an passé, vous disiez avoir peur d'aller dans les supermarchés... Quand les masques étaient obligatoires, ça allait. Mais à partir du moment où les gens ont commencé à retirer les masques... Là, j'ai oublié de le mettre vous voyez. Il y en a de moins en moins qui le mettent dans les magasins. J'avais un peu... [honte] tous ceux que je voyais qui rentraient n'avaient pas de masque. Et puis après j'ai vu qu'il y en a tout de même qui le mettent. Le masque, si je ne le mets pas, c'est parce que j'ai pas envie d'avoir l'air bête au milieu de tout le monde. Mais autrement, je ne demande pas mieux que de voir des gens qui l'ont. Autant ne pas tenter le diable. Avec les comorbidités, il y en a beaucoup qui devraient le mettre et qui ne le mettent pas. (M. S)

Depuis lundi, le Passe sanitaire est terminé. Est-ce que ça a changé quelque chose pour vous en termes de lieux que vous fréquentez ? Non, ça n'a rien changé parce que je trouve qu'ils vont vite en besogne et qu'on pourrait se retrouver encore une fois dans une triste période. Il ne faut pas se faire d'illusion. **Donc du coup, quand vous allez au club, vous continuez à mettre le masque ou pas ?** Non, pour l'instant ça va, on a ralenti un peu tout ça. Mais je crois que ça pourrait revenir. Il y en a qui le mettent encore le masque. (Mme K).

Au départ, j'étais plutôt contre le Passe vaccinal comme condition pour sortir, aller au resto... J'ai résisté jusqu'au mois de juin l'année dernière. Mais [maintenant qu'il n'y a plus besoin de Passe], je fais encore attention dans les endroits où il y a beaucoup de monde, je mets encore mon masque ; même si ce n'est pas obligatoire de le mettre : au magasin, au marché, si je fais la queue à la Poste. J'essaye de faire attention quand même. (Mme O)

7.1.3 Retour aux routines antérieures au Covid

Toutefois, la vie reprend son fil. Et au détour de plusieurs témoignages, des signes attestent que les routines d'antan se remettent doucement en place. Par exemple, des projets reportés en raison de la situation sanitaire sont finalement reprogrammés.

Depuis le mois d'octobre, on est allé une fois dans la région de Reims voir des amis et on va aller en Bretagne début avril pour une semaine. Et puis en juin on repart dans le Jura... donc on reprend un petit peu le rythme qu'on avait avant [la pandémie]. (M. L)

Avant le Covid on s'était inscrit pour faire une croisière fluviale mais elle avait été annulée donc comme les choses semblent s'améliorer, on partirait fin juin. La croisière va durer 12 jours, notre garçon viendra nous rejoindre en train à Strasbourg et de là on va prendre la voiture qui est au port pour partir sur Bastogne (M. H)

Vous seriez donc disposée à refaire des sorties, des balades ou des visites, mais c'est plutôt les autres qui ne sont plus disponibles pour vous accompagner ? Oui c'est plutôt ça ; moi je ne suis pas obsédée par les microbes et les virus... **Par exemple vous êtes retournée au cinéma ?** Oui. Parce que je vais à une sorte de ciné-club. Donc oui, je continue à y aller parce que je trouve ça fascinant. (Mme C)

Maintenant, avez-vous à peu près repris vos activités comme avant ou il y a encore une différence ? Non il n'y a pas de différence. On a repris toutes nos activités. D'ailleurs il y en a une qui était arrêtée et qui reprend ce week-end. (M. E)

Les pratiques d'achat font également partie de ces comportements finalement bien ancrés et rapidement retrouvés dès que les seniors en ont eu l'occasion.

Depuis lundi, le Passe sanitaire c'est terminé. Est-ce que ça a changé quelque chose pour vous en termes de lieux que vous fréquentez ? Non, pas pour l'instant. Juste ce matin, j'ai été acheter mon journal sans masque. (M. J)

L'an passé, pendant le COVID, vous vous étiez mis à fréquenter des petits magasins de proximité et des producteurs locaux... On est quand même revenu aux courses en supermarché. Le problème c'est qu'avant, quand on voyait un producteur qui vendait ses pommes de terre sur le bas côté de la route, on s'arrêtait. Mais maintenant qu'on bouge moins avec notre voiture, on ne s'arrête plus aussi souvent. Et puis aussi, l'inflation aidant, on fait un peu plus attention aux prix. **Et les commandes par Internet ?** On n'a pas continué. Mon épouse s'était mise à faire des Drive. Mais, on n'en a pas fait tant que ça. Parce qu'on ne trouve pas les mêmes produits. Ceux qu'ils nous mettent sont quelques fois moins beaux que ceux qu'on choisit nous-mêmes. (M. Ü)

7.2 Sentiment d'insécurité et intégrité physique

Les sentiments de sécurité ou d'insécurité conditionnent des itinéraires, des horaires ainsi que des choix de modes de transport. Fort attentives à ce que les conditions soient réunies pour minimiser le sentiment d'insécurité, les personnes interrogées nous font part de leurs tactiques.

Il y a des endroits que j'essaie d'éviter aussi comme Porte des Postes par exemple. Il y a des bus, des piétons partout... c'est affolant. Il y a des voitures les unes sur les autres, des bus au milieu puis des gens qui sortent des bus. Et je ne suis pas la seule, j'ai des amis qui passent par le CHR [à la place]. **Ça doit être difficile pour vous d'éviter Porte des Postes vu que vous habitez à côté ?** Oui... je passe par le CHR, je fais complètement le tour et je passe par derrière. Ça dépend où je vais évidemment mais quand je peux, oui. (Mme C)

Les multiples suspicions sur la bonne santé d'autrui qu'il était convenu de considérer avec l'arrivée du Covid ont largement alimenté un sentiment d'angoisse généralisée tenace pouvant parfois virer à la crainte pour son intégrité physique.

Je n'irai pas me balader à la mer l'après-midi et rentrer le soir de nuit par les petites routes de campagne. Parce qu'on voit moins bien premièrement, parce qu'on n'a plus les mêmes réflexes et puis on voit que les Français ont changé avec le Covid et qu'il y a plus d'agressions. On est moins confiants. (M. G)

Les récentes mesures anti-fraude mise en place sur le réseau de métro (ajout de portillons aux entrées/sorties en station) passent pour des éléments de « sécurisation » bienvenus aux yeux de certains seniors.

Pour en revenir au métro, maintenant... avec les portiques [c'est bien]. **Qu'est-ce que vous voulez dire par là, c'est que c'est plus sécurisé ?** Oui. Il faut faire un petit peu plus attention aux gens qui sont derrière moi mais c'est quand même mieux, je trouve. (M. A)

Au-delà de leur intégrité physique, certaines personnes âgées semblent désormais prendre conscience que, par leurs usages des technologies de communication, elles se prêtent à des risques d'usurpation d'identité et de vol de données confidentielles.

Vous disposez d'un téléphone avec internet ? Oui j'ai internet mais je ne m'amuse pas à mettre sur mon téléphone, par exemple [nom d'une application]. Sur mon ordinateur, mais pas sur mon téléphone (M. G)

Quand une personne âgée pense s'être faite abusée ou est victime d'un acte malveillant, c'est un véritable choc qui peut affecter son sentiment de sécurité pendant plusieurs mois ensuite. Le témoignage qui suit montre à quel point la numérisation des démarches administratives complique les processus de réhabilitation individuelle et de reconstruction d'une confiance en l'Autre.

On m'a volé mon sac avec tous mes papiers. Je viens seulement de récupérer mon permis de conduire. J'avais peur, qu'on ne me redonne pas mon permis de conduire à mon âge. Je me disais : « ils ont dû faire une enquête ». Bon, mais j'ai récupéré mon permis il y a trois jours ; il ne me manque que le certificat d'immatriculation. Le vol s'est passé ici sur le parking d'Intermarché, à Croix. **Avec effraction de la voiture ?** Non pas du tout, en fait, je ne sais pas ce qui s'est passé. Moi j'ai l'habitude de porter mon sac en bandoulière. C'est en rentrant à la maison que je me suis aperçue que je n'avais plus rien. J'étais très chargée parce que j'avais oublié de prendre un sac à provision. **C'est très embêtant de perdre tous ses papiers.** Oui. Et de devoir tout faire [les démarches] sur ordinateur ! **Vous avez réussi toute seule ?** J'ai presque réussi à faire tout moi-même. Sauf le permis de conduire et l'immatriculation. C'est vraiment très compliqué. Mon petit neveu s'en est occupé. **Diriez-vous que c'est devenu compliqué pour les personnes âgées de faire des démarches ?** Écoutez, pour la carte vitale je m'en suis très bien sortie. **Si votre neveu n'avait pas été disponible vous auriez fait comment ?** Ah bah je ne sais pas. Je n'aurais certainement pas demandé de l'aide au personnel des Cèdres [son ancienne résidence senior]. Ils en auraient profité pour me pirater mon ordinateur (Mme X).

7.3 L'insécurité routière

Quand une personne âgée se sent en insécurité routière, ce n'est pas tant au volant (ou même en tant que passager) « bien protégée » au creux de l'habitacle d'un véhicule, que sur le trottoir, en tant que piéton.

Le problème en France c'est la sécurité, moi je trouve. Déjà être cycliste ce n'est pas facile alors pour des personnes en fauteuil roulant... Sur le trottoir, par exemple, on a une amie qui a été renversée il y a un an par une trottinette, ça fait un an qu'elle est en invalidité, donc il y a des risques importants sur la voie automobile mais également sur les trottoirs. (M. E)

En 2022, aucun témoignage ne mentionne d'abandon de l'usage de la voiture à titre préventif, pour minimiser tout risque d'accident malgré une relative aptitude à la conduite automobile encore. Le seul témoignage qui irait dans ce sens est celui de M. A qui délaisse le scooter pour le vélo, par souci de sécurité.

Est-ce que vous avez toujours votre scooter depuis l'année dernière ? Non il a été vendu. **Vous avez une explication à ce choix ?** C'était une question de sécurité. J'étais un peu inquiet dessus vis-à-vis des automobilistes donc maintenant quand j'ai besoin d'aller un peu plus loin [qu'à pied], je prends le vélo. **Vous prenez le vélo maintenant...** Oui, vous savez comme j'habite dans la métropole Lilloise, en ville je n'aime pas trop l'utili-

ser. Je le prends 3 ou 4 fois par mois mais je fais attention par où je passe. **Pour vous c'est important cette question de sécurité ?** Oui même sur les trottoirs on est de moins en moins en sécurité. Avec toutes les trottoires électriques par exemple... (M. A)

7.3.1 Prises de risques

Malgré des témoignages qui attestent de pratiques accidentogènes, l'évidence de l'automobile reste la même, au contraire. On se souvient que M. S, lourdement handicapé mais vivant seul, disait en 2021 éviter les heures de sortie d'école pour éviter de renverser un enfant en voiture. Même s'il a très significativement réduit le nombre de ses destinations, il continue de conduire en 2022.

Je me déplace très peu. Je vais à Auchan, c'est la voiture qui me conduit. De toute façon de là jusqu'à Auchan, c'est limité à 30 à l'heure [donc ce n'est pas dangereux]. **Il y a d'autres routes qu'elle connaît bien votre voiture ?** Oh ben avant, j'allais chez ma belle-sœur mais bon j'y vais plus. Maintenant que mon neveu a déménagé à Villeneuve d'Ascq... Je n'y vais plus du tout. Je ne vais sûrement pas aller me perdre à Villeneuve d'Ascq. Je ne retrouverais pas sa maison. Même là, [de Lomme] à Lambersart, je n'y vais plus en voiture. (M. S)

On se souvient également avoir appris en 2021 que Mme G avait une DMLA. Pourtant, elle continue encore à conduire, malgré tout, sur de petits itinéraires.

Mon épouse a beaucoup moins conduit depuis le Covid parce qu'elle a toujours des DMLA, donc ça risque de s'aggraver. **La dernière fois qu'elle a conduit c'était quand ?** Oh bah elle conduit toujours avec sa Twingo. Là, elle l'a reprise pour ses courses à Pérenchies [il y a quelques jours] (M. G)

Le témoignage de Mme Ö est tout aussi édifiant. Malgré un accident qui aurait pu avoir des conséquences plus dramatiques, il n'est aucunement question de remettre en cause l'utilisation de la voiture. Même pour les longs trajets.

Vous me disiez avant le Covid que vous aimiez bien aller à la mer... Ah ben ça, c'est mon mari. Et d'ailleurs on s'en va la semaine prochaine en Normandie. Mon mari est un adepte de la mer. **Et vous y aller en train ?** Non, non en voiture. D'ici c'est pas loin. Il y a quoi ? 350 km. Quand on va à Bourges chez notre fils il y en a 500 de toute façon donc... [on peut le faire]. Mais à Bourges, en train, ce n'est pas possible : il faut changer à Paris, il faut prendre le métro, il faut changer de gare... c'est toute une histoire... non, non. Donc pour l'instant on fait encore la route. **Depuis l'an passé, vous n'avez pas eu d'accident ?** Bon... on a eu un petit accident l'année dernière au mois de juin. Des dégâts matériels. On n'a pas vu un stop. **Vous dites « on ». C'était vous ou votre mari qui conduisait ?** Mon mari. On était presque arrivé chez notre fils à Bourges. Ma petite-fille nous appelait pour savoir quand on arrivait. Moi, j'étais penchée à l'avant pour chercher le téléphone dans mon sac. Et il n'a pas vu le stop. Et moi je ne regardais pas... je n'ai pas pu lui crier « attention ! ». Ça nous a quand même perturbé. On a dû revenir puis repartir chercher la voiture... **Cet accident, ça a changé quelque chose pour vous, au quotidien ?** Non, nous on roule beaucoup moins que quand on habitait à La Bassée. On sort la voiture pour aller à Auchan ou bien... pour faire les courses. Il y a 2 km. **Ça veut dire qu'aller jusqu'à Bourges, vous ne le referez plus ?** Ah si si si, parce que les moyens de transport ne sont pas faciles là-bas. Et puis on a essayé une fois ou deux Flixbus mais il faut attendre une correspondance 1h ou 2h à Bercy. Ce n'est pas très agréable. Et ils n'ont pas de ligne directe. À Châteauroux, à côté de Bourges, il y a un aéroport. Alors j'espère toujours qu'un jour s'ouvre une ligne directe entre Lille et Châteauroux. Ou s'il y avait un train direct Lille-Bourges, on le prendrait quand c'est pour aller garder les petits enfants. Parce que sur place, ma belle-fille a sa voiture [en plus de celle du fils] donc elle nous la prêterait. (Mme Ö)

Sur la route, entre principe de réalité et conscience du danger, les seniors se sentent souvent tiraillés, trop peu accompagnés, souvent perdus et indécis quant à la décision prendre.

Parfois, en fonction de là où vous allez, il y a tellement de panneaux qu'on sait même plus où on en est. (M. J)

Quand ma mère conduisait encore à un âge avancé... elle voyait encore clair mais, par exemple, quand il y avait des chicanes, je voyais bien qu'elle n'était pas du tout à l'aise. Et je me dis qu'elle aurait dû s'arrêter avant. Moi, j'ai un début de cataracte à l'œil gauche, mais bon, ça a l'air d'aller. (Mme C)

Avec l'âge, certaines personnes se limitent en termes de kilomètres ou pour ne pas conduire de nuit. Est-ce que c'est votre cas aussi ? Non, pas du tout. Je fais attention à ce que je fais mais si je me rends compte que je suis dans mes pensées je m'auto-flagelle en me disant « bon, fais attention ». (Mme B)

Il est notable qu'une difficulté de santé, même passagère, n'est pas vécue comme le signe qu'il serait préférable de ne pas conduire. Au contraire, pour Mme V, c'est un signe qu'il ne lui faut pas se déplacer à pied.

Hier, je n'étais pas du tout en forme. J'ai pris ma voiture pour aller à Intermarché. Et j'ai rangé mes courses. C'est tout ce que j'ai fait. Parce que je n'étais pas en forme. Je suis restée chez moi, j'étais très bien dans le fauteuil. (Mme V)

Enfin, mentionnons que Mme Z a refusé de continuer de participer à l'enquête après cette ultime témoignage, dramatique.

Mon mari a eu un accident, il est handicapé et maintenant, tout ça, c'est fini... (Mme Z)

7.3.2 Infractions

En 2022, peu d'infractions nous sont rapportées. Mais il est intéressant de constater qu'elles sont à chaque fois minimisées.

Des PV, sur 5 ans, c'est la 2ème fois que j'en ai. Je doublais une file de camion sous la pluie et je roulais à 3 ou 4 km/h au-dessus de la limite. **À quelle date est-ce arrivé ?** C'était il y a 3 mois. (Mme B)

Je n'ai jamais eu d'accident de ma vie. **Pas même un PV ?** Ah si, il n'y a pas longtemps, j'ai eu un érysipèle. J'ai dû aller à SOS médecin. Je me suis garé où je pouvais. Et, en fait, toute la rangée de voiture garée dans la rue, on a pris un PV... mais on était dans une rue en cul-de-sac ! (M. H)

Depuis l'an passé, est-ce que vous avez eu un accident ou quelque chose de mémorable comme un PV ? J'ai eu un PV par ce que je roulais à 80 au lieu de 70, quelque chose d'assez dérisoire mais bon...c'est la loi. En allant à Villeneuve d'Ascq chez une amie. **C'était sur le périphérique ?** Oui c'est ça. (Mme C)

8 MOBILITÉS DE DEMAIN

Les mobilités de demain constituent potentiellement un sujet d'angoisse pour les seniors. Ils comprennent que les choses évoluent vite ; que les outils, les modes de transports comme les routines de mobilité collectives s'envisagent désormais sous le signe de « l'agilité ». Resteront-ils en marge de ces évolutions contemporaines ? Sauront-ils au contraire s'en accommoder ?

8.1 La location : solution d'avenir ?

C'est peu dire que les seniors ont un avis tranché sur la question de la propriété de leur automobile. L'unique témoignage qui révèle une absence d'*a priori* positif ou négatif sur cette question est celui de Mme V.

Si demain nos voitures étaient louées et non possédées, vous en pensez quoi ? J'en sais rien... je n'y ai jamais réfléchi. (Mme V)

Pour quantité d'autres personnes interrogées, la propriété de leur automobile est un point quasi-indiscutable et non négociable.

Si demain la voiture devenait partagée et non plus possédée ; par exemple avec des voitures qu'on louerait le temps d'un déplacement, ça serait un problème pour vous, ça ? Je ne les prendrais pas (Mme F)

Demain la voiture sera peut-être un bien partagé, qu'en pensez vous ? Ah moi je n'aime pas changer de voiture. Ma voiture et mes souliers [c'est personnel] ! (M. S)

Ah non ! Nous on aime bien avoir nos propres affaires. (Mme N)

Demain, il est possible que la voiture devienne partagée et non plus personnelle, par exemple avec des voitures qu'on louerait le temps d'un déplacement, ça serait un problème pour vous, ça ? Moi je préfère garder nos voitures. Comme ça, si mon épouse a envie de sortir, elle y va et voilà... **Il s'agit aussi de partager sa voiture par exemple avec un voisin est-ce que ça vous intéresserait ?** Nos voisins proches ont le même âge que nous et ils ont aussi leur voiture [donc ils n'en ont pas besoin] (M. G)

Personnellement, je n'aimerais pas trop [faire de l'auto-partage]. On ne saurait pas trop quel genre de personne va prendre notre voiture tout ça... (M. H)

Des voitures qu'on louerait le temps d'un déplacement, ça serait un problème pour vous, ça ? Je pense que je ne le ferais pas. Mais pour des citadins, ça me paraît raisonnable. Moi j'ai encore suffisamment d'égoïsme pour ne pas vouloir partager ma voiture (M. L).

Si à notre échelle d'observation nous constatons que cette radicalité face à l'idée de ne plus posséder la voiture familiale concerne les hommes comme les femmes, d'un point de vue statistique, il serait intéressant de se demander s'il y a, ou non, une sur-représentation masculine de cette position inflexible. Mais comme les témoignages ci-dessous, contradictoires, le laissent entendre, il est possible que la question soit genrée.

Si demain la voiture devenait partagée et non plus possédée, par exemple des voitures qu'on louerait le temps d'un déplacement, ça sera un problème pour vous, ça ? Non. **Vous êtes attaché à avoir une voiture à vous ?** C'est plus mon épouse, mais moi, non. (M. J)

Pour moi, ça ne serait pas tellement un problème [de louer plutôt que posséder]. Pour mon mari, un peu plus. Parce que vous savez que les hommes, ils aiment bien les voitures. Mais bon, on ne rajeunit pas. On va avoir 75 ans tous les deux. Alors... on va s'en servir beaucoup moins. Donc, pourquoi pas si on s'en sert beaucoup moins, c'est peut être à envisager. (Mme Ö)

Notre surprise vient de la prégnance, bien réelle, d'une opinion tout aussi radicale mais tout à fait contraire, en faveur de l'auto-partage, chez plusieurs personnes interrogées.

Si demain la voiture devenait partagée et non plus possédée, par exemple avec des voitures qu'on louerait le temps d'un déplacement, ça serait un problème pour vous, ça ? Non pas du tout. (M. E)

Non pas du tout. Je suis tout à fait ouverte à ça. Je partage ma voiture avec ma fille donc... Au contraire, ça fait rouler ma voiture. (Mme B)

Je pense que ce n'est pas une mauvaise idée. Elle a déjà lieu dans certaines villes. Ça réduit le coût et ça ne nous empêche en rien quand on a besoin de sortir (M. M).

Un jour la voiture deviendra peut-être bien partagée, qu'en pensez-vous ? Ça ne me dérange pas du tout. **Vous n'êtes pas particulièrement attachés à vos véhicules...** Non, aujourd'hui on sait combien on a d'immobilisation de capital, on sait combien la voiture nous coûte par an. Si demain on nous dit : « vous allez faire le même nombre de kilomètres... mettons pour 2500 € ». Et bien si le fait de louer ou d'auto-partager nous revient à la même chose, il n'y a pas de soucis. On ne gère plus de garages, plus de stationnement on ne gère plus d'entretien. On ne s'occupe plus de rien. On n'est pas du tout opposé à ça. La notion de capital ou de besoin de posséder une voiture qu'on gare devant chez soi ne nous intéresse pas en tant que telle. (M. Ü)

[L'autopartage], ça, c'est bien. Ça permet aux gens qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture de pouvoir se déplacer quand même. Je suis tout à fait d'accord. Et ça permet d'éviter des voitures qui sont immobilisées une journée entière. (Mme W)

Malheureusement, comme nous l'avons mentionné plus haut, le système d'auto-partage existant est relativement confidentiel. Bon nombre de personnes découvrent l'existence de Citiz au moment où on leur pose des questions. Elles n'en avaient jusque-là jamais entendu parler.

L'auto-partage a pourtant un réel potentiel de report modal. En particulier pour les couples âgés qui pourraient facilement se passer du second véhicule. Pour certaines tranches d'âge, des abonnements Citiz pourraient sans doute être offerts à toute personne acceptant de se séparer d'un de ses véhicules. Bien davantage que l'offre de vélo en libre service, l'offre d'auto-partage peut répondre aux besoins des plus jeunes seniors si la MEL parvenait à communiquer et à démontrer tout l'intérêt d'un basculement vers ce service à leur âge.

Si demain la voiture devenait partagée et non plus possédée, par exemple des voitures qu'on louerait le temps d'un déplacement, ça serait un problème pour vous ? Non, ce ne serait pas un problème. À condition d'avoir le stationnement très proche de chez moi. C'est toujours le même problème... **Il y a déjà des systèmes d'auto-partage à Lille est ce que vous le saviez ?** Oui je le savais, mais il n'y en a pas ici sur Fives [il ne connaît pas la station Fives-Lannoy située à 300m de chez lui]. **S'il y en avait est-ce que ça pourrait vous intéresser ?** Oui, par exemple si je vends ma voiture et que je pouvais disposer d'un auto-partage, pourquoi pas. Comme moi je ne roule pas beaucoup, avoir une voiture que je peux prendre pour pas trop cher à proximité de mon domicile, pourquoi pas. (M. D)

Le défi est maintenant de travailler sur l'image de la voiture et sur la façon de relativiser l'importance que sa possession peut avoir.

Vous pourriez louer des voitures à l'heure ? Oui, oui je savais. Mais moi, je vous dis, j'aime pas trop changer de voiture. (M. S)

Et pour davantage convenir aux personnes attachées à une forme de propriété du véhicule, il conviendrait sans doute d'imaginer, particulièrement pour les seniors, des formules de location de moyenne durée (6 mois, 1 an) s'inspirant de la LOA mais sans l'option d'achat.

8.2 Le covoiturage intergénérationnel solidaire : solution d'avenir ?

Il existe aux États-Unis un service de covoiturage entre personnes âgées que nous avons déjà évoqué dans le rapport bibliographique. De jeunes retraités, dès 65 ans, sont volontaires pour être conducteurs et véhiculer des personnes plus âgées ou en situation de handicap ; ce faisant, ils accumulent des crédits pour être eux-mêmes véhiculés quand ils seront plus âgés. Nous avons présenté cette solution de covoiturage intergénérationnel et solidaire à nos interlocuteurs pour avoir leur avis sur l'opportunité de l'importer ou d'imaginer une version locale de cette idée.

Les personnes très attachées à leur indépendance n'adhèrent pas à l'idée. Ce sont aussi des personnes qui savent pouvoir compter sur une famille très soudée et des descendants très serviables.

Ça ne nous intéresse pas de demander à quelqu'un de nous conduire (M. G)

Quelques témoignages sont catégoriquement pessimistes à l'idée d'un covoiturage intergénérationnel sur le territoire de la MEL. Ils émanent de personnes qui estiment que les pratiques de solidarité ont disparu en milieu urbain et, désabusées, que le « chacun pour soi » domine désormais. Ils émanent sinon de personnes qui ont des doutes sur leurs capacités à faire confiance aux personnes qu'elles ne connaissent pas.

Que pensez-vous de cette solidarité intergénérationnelle ? Est-ce que vous aimeriez y participer si ça existait au sein de la MEL ? Ça ne marchera pas, les Français sont égoïstes donc ils veulent avoir un service immédiat sans jamais y participer. Ça serait peut-être différent en milieu rural. Il y a plus de formes de solidarité. Mais en milieu urbain je n'y crois pas trop. (M. D)

C'est du covoiturage... moi je pense qu'il faut être bien assuré. Parce que quand vous véhiculez des gens que vous ne connaissez pas, si par malheur il arrive un accident, on a vite fait de vous reporter la faute de l'accident. **Si ça existait sur la métropole, ça vous intéresserait ?** Non, pas plus que ça. (Mme N)

Mais l'idée est souvent jugée généreuse et positive. Et plusieurs autres témoignages sont mêmes tout à fait enthousiastes à l'idée de la déployer sur le territoire de la MEL. Cette ouverture à l'éventualité d'un covoiturage intergénérationnel et solidaire est tout à fait surprenante et encourageante.

Je trouve ça très bien, une solidarité c'est déjà le maître-mot. Alors après s'il y a un retour sur investissement entre guillemets, c'est bien. Bien sûr avec le coût du carburant, maintenant, le faire gratuitement, ça reviendrait cher. Mais la notion de solidarité prime. **Est-ce que vous aimeriez y participer si ça existait au sein de la MEL, en favorisant les associations qui veulent mettre en avant cette forme de covoiturage ?** Oui pourquoi pas c'est une très bonne idée. (M. E)

S'entraider entre générations c'est bien. **Si ça existait à Lille c'est quelque chose que vous feriez ?** Oui ça c'est quelque chose que je pourrais faire. Quelquefois ça nous arrive de rendre service à des personnes de notre entourage qui peuvent avoir besoin d'aller à un rendez-vous, ça arrive si on peut rendre service. (M. H)

Ça me paraît intelligent. Je serais prêt à le faire, ça. Même sans contrepartie, juste pour le plaisir de le faire. Je pourrais y participer (M. L).

Ah ben c'est pas mal. C'est bien. Il faudrait le mettre en place. Ça me plairait d'y participer. (Mme V)

Je suis absolument pour. Moi, si quelqu'un me demande de le conduire, je le conduis. En voiture, faire 5 ou 10 km, ça ne change rien du tout. **Est-ce que vous aimeriez y participer si ça existait au sein de la MEL ?** Oui je serais volontaire. (M. M)

Je trouve ça très bien. Et de manière générale, tout ce qui est solidarité, et encore plus générationnelle, je trouve ça bien. **Si la MEL favorisait ça...** Oui, ça serait une bonne idée. (Mme O)

C'est davantage dans la mise en œuvre de l'idée que les seniors sont dans l'expectative. L'un des doutes est d'être contraint, en tant que conducteur, à faire de nombreux détours. Une autre des craintes, est celle de se faire conduire par une personne qui n'est plus tout à fait en état de le faire. Une troisième personne s'inquiète de l'impossible réciprocité dans laquelle sont placées les personnes qui n'ont pas le permis de conduire.

Que pensez-vous de cette solidarité intergénérationnelle ? Est-ce que vous aimeriez y participer si ça existait au sein de la MEL ? C'est certainement bien sur le plan solidarité. Maintenant il faut voir l'application et comment ça fonctionne, il faut que ce soit bien cadré. Et surtout il faut que ça soit dans un périmètre proche peut être au niveau d'un quartier. S'il faut véhiculer quelqu'un qui est à l'Est de Lille alors que je suis à l'ouest ça fait faire beaucoup de kilomètres. C'est un peu déjà de très loin ce qu'on fait avec certains voisins voisines finalement. Mais c'est vrai qu'officialisé ce n'est sûrement pas une mauvaise chose. (M. A)

Toute solidarité me plaît mais en même temps être conduite par un vieux... j'aurais peur (rires). Je vois quand ma mère conduisait encore à un âge avancé... elle voyait encore clair mais par exemple la route quand il y avait des chicanes par exemple je voyais bien qu'elle n'était pas du tout à l'aise. Et je me dis qu'elle aurait dû s'arrêter avant. **Donc en imaginant que vous, à 80 ans, vous ne conduisez plus et qu'une personne de 65 ans vous propose de vous conduire vous auriez peur de monter dans sa voiture ?** Pas vraiment peur mais j'aurais quand même un doute, une appréhension. Enfin si j'en ai besoin je pense que ça serait... [bienvenu] (Mme C)

Mais les gens qui n'ont jamais eu le permis ne pourraient pas accumuler de crédit. Il faudrait des mesures adaptées. Je ne suis pas la seule au monde à ne pas avoir le permis. Et encore plus dans la génération avant moi. (Mme O)

Toutefois, comme le rappelle quelques témoignages opportuns, il n'est pas nécessaire d'attendre que la MEL y invitent les citoyens pour que des pratiques de mobilité solidaires émergent au quotidien. L'entraide naît déjà dans la spontanéité des relations de voisinage.

Regardez pour la vaccination... Ils envoient des tas de papier et numéro qu'il faut appeler pour aller là où je ne sais pas où... et que je vais aller me perdre... je ne savais pas. C'est mes voisins. Eux, ils sont dans le milieu médical et ils avaient été prioritaires pour la vaccination. Ils m'ont dit « vous faites quoi dimanche ? ». Moi j'ai dit « rien de spécial ». Et ils m'ont dit « on vous inscrit à hippodrome ». Sauf que je fais comment pour y aller ? Et ils m'ont dit « on vous emmène ». Vous voyez, ça fonctionne déjà... (M. S)

Je trouve ça très intéressant. Mon voisin maintenant décédé, faisait ça. Il était le 'chauffeur de ces dames'. C'est comme ça qu'on l'appelait. Il les accompagnait chez le coiffeur, chez le médecin, chez un spécialiste ... C'était une prestation en lien avec le CCAS de la ville de Marcq-en-Barœul. Il avait signalé qu'il avait du temps, une voiture, et qu'il pouvait aider. **Si on mettait ça en place au sein de la métropole ce serait une bonne idée ?** Je trouverais ça sympa. Après, il faut trouver le bon mode de communication et d'accroche, pour qu'ils aient suffisamment d'adhérents et de retombées, de dynamisme [économique]. Sur le fond, cette mutualisation est quelque chose d'important. Et devrait être développée pour que notre société soit un peu plus solidaire. **Vous avez été sollicités par une petite voisine ce matin, vous me disiez...** Oui. Notre voisine devait théoriquement aller rechercher sa fille à l'école. Elle s'est retrouvée avec une visioconférence imprévue à l'heure d'aller rechercher sa fille. Elle ne pouvait pas aller rechercher la petite Noémie. Alors elle m'a appelé, j'y suis allé. (M. Ü)

8.3 La gratuité dans les transports : solution d'avenir ?

Nous avons invité les personnes interrogées à se projeter dans différents « futurs ». L'un des horizons que nous avons esquissés avec eux est d'actualité dans des aires urbaines de plus en plus importantes : la gratuité (pour l'utilisateur) des transports publics. L'exemple de Dunkerque (qui nous a été cité à diverses reprises l'an passé) étant difficilement transposable en l'état actuel du réseau lillois, nous avons jugé utile d'amener les seniors à imaginer cette éventualité exclusivement pour les plus de 65 ans vivant dans la métropole et aux heures creuses, comme cela se fait dans différentes métropoles britanniques. Comme on pouvait s'y attendre, l'idée d'une gratuité des TCU est plutôt bien accueillie.

En Angleterre dans certaines villes les plus de 65 ans peuvent utiliser gratuitement les transports en commun en dehors des heures de pointe, est-ce que ça vous semble être une bonne idée ? Oui, tout à fait. **C'est quelque chose qu'il faudrait mettre en place sur Lille ?** Oui, je trouve que c'est vraiment bien ça. (Mme K)

C'est une bonne idée, oui. Le retraité a le temps donc il n'est pas obligé d'être pendant les heures de pointe et il peut décaler ses sorties. (M. M)

Oui, je trouve ça très bien. Ça permet de faire des économies et c'est vrai qu'on est moins astreint sur les horaires [nous]. (Mme O)

Quand on est allé à Budapest, on devait prendre le métro. Et la guide nous avait dit : « vous avez plus de 65 ans, c'est gratuit ». Moi j'ai trouvé ça génial ! Ce n'est pas juste pour les visites culturelles. Là-bas, les transports sont gratuits pour tous les plus de 65 ans. Et c'est pas à Dunkerque qu'il y a ça aussi ? **Si. Et c'est même gratuit pour tout le monde.** Ah ben je trouve ça génial. (Mme N)

Une personne se souvient qu'une mesure de réduction de prix a déjà été testée par le passé sur la métropole lilloise pour les seniors et elle en garde un souvenir positif.

Il fut un temps, après 9h30 [le matin], on payait moins cher. J'allais souvent faire de la généalogie à Tourcoing. Bon, moi je payais parce que l'heure était passée, mais j'aurais pu y aller gratuitement. En Angleterre, moi, j'ai une nièce qui a 65 ans. Pour elle, c'est gratuit. (Mme V)

La gratuité ne doit surtout pas nuire à la qualité de la desserte, au contraire. C'est désormais une évidence pour les AOM qui passent à la gratuité. Mais c'est aussi la conviction prévenante d'une des personnes interrogées.

[La gratuité aux heures de pointes], ça c'est très bien. À condition qu'il y ait autant de passage de bus. (Mme Ö)

Face à la gratuité, l'opinion est si favorable que la restriction de la gratuité aux plus de 65 ans ou à certaines heures de la journée est parfois questionnée, voire contestée.

C'est une bonne idée. Mais c'est toujours pareil, voilà, il faut que ça soit en dehors des heures de pointes... par exemple quand ma mère voulait que je l'emmène au supermarché, moi je travaillais toute la semaine donc ce n'était pas toujours possible [de faire attention aux heures] (Mme C)

Pourquoi en dehors des heures de pointe ? Je préférerais un tarif accessible quelle que soit l'heure. Carrément moitié prix pour les vieilles personnes. Pourquoi ne pas pouvoir voyager à l'heure de pointe ? Pourquoi les cantonner chez elle et ne les laisser sortir qu'à trois heures de l'après-midi ? **Pour vous c'est de la discrimination ?** Oui. Complètement. En tout cas moi je ne comprends pas. (Mme W)

On devrait plutôt aider les gens qui ont 25 ans que ceux qui en ont 65, aujourd'hui ils en ont plus besoin que nous. Enfin ça dépend quels retraités, mais bon. Il faut aider les générations montantes. Les personnes de plus de 65 ans qui ont les moyens peuvent aider ceux qui sont en manque de moyens, mais je pense que ceux de 25 ans ont plus besoin, en général. (M. L)

Une mesure de gratuité des TCU chez les seniors constituerait, d'après les témoignages, un important levier de changement des comportements de déplacement ; plusieurs personnes affirment qu'elles se mettraient, du jour au lendemain, à envisager utiliser les transports publics s'ils étaient gratuits.

Si c'était le cas sur la métropole... vous utiliseriez davantage les TC ? Ah ben peut être bien, oui. (Mme N)

J'ai vu [que la gratuité existait] déjà pour les moins de 18 ans. Pour les personnes âgées... on sortirait plus, au moins. (Mme F)

Ça pourrait vous amener à reprendre les transports en commun ? Ah ça oui... tout à fait. Regardez, vous allez à Dunkerque, ils ont le bus gratuit et il y a plus de gens dedans. Au prix où coûtent les carburants maintenant... c'est un budget. (Mme Ö)

Parmi les personnes qui prétendent qu'elles changeraient de comportement, M. D est l'un des seniors les plus attachés à l'automobile. Il est vrai que ses propos réfractaires aux transports publics étaient jusqu'ici argumentés par leur prix, trop élevé à ses yeux. Mais son témoignage nous démontre qu'il serait sincèrement disposé à passer aux transports en commun s'ils étaient gratuits. Lorsqu'il circule dans les environs de Dunkerque (car M. et Mme D possèdent une résidence secondaire à Bray-Dunes), il utilise déjà les transports en commun gratuits.

Les transports à Dunkerque sont gratos... (rires) **Oui ils sont gratuits tout à fait ! Du coup vous les utilisez quand vous allez à Dunkerque ?** Oui. **Parce qu'ils sont gratuits ?** Parce qu'ils sont gratuits, oui. **Et à Bray-dunes, vous y alliez en voiture, c'est toujours le cas ?** Oui, on pourrait prendre le train mais bon, on est toujours avec une voiture chargée donc... [pour prendre toutes les affaires dans le train ça serait compliqué]. Mais l'autobus est à 50 mètres du domicile donc il y a plein d'avantages. **Avec le bus du réseau de Dunkerque, vous allez dans le centre ?** On peut aller partout : dans le centre, à la plage... on utilise tout le réseau. Je vais même en Belgique avec le bus [gratuit] ! (M. D)

Cette mesure enthousiasme donc pour des raisons individuelles d'économie mais aussi pour des raisons collectives qui dépassent très largement le seul cas de quelques seniors. En effet, au-delà d'être une mesure sociale, elle est aussi une mesure économique et écologique.

Moi je trouve que tout ce qui permet les déplacements et la sociabilité des personnes âgées, c'est une bonne chose. Et ça permet de donner du souffle soit au commerce, soit à la ville. Ça crée de la dynamique. Donc moi

je pense que c'est important. Il vaut mieux qu'il y ait des déplacements gratuits qui créent de la dynamique, plutôt que des gens qui restent enfermés chez eux, moroses parce qu'ils ont des problèmes de budget ou que sais-je. Tout ce qui est facilitant devrait être mis en place. Parce qu'un bus... qu'il y ait 10 personnes ou 40 à l'intérieur, c'est le même prix. Et quitte à créer du stationnement cher en ville [pour financer la gratuité]. Il faut faciliter et aider. C'est ça une vraie démarche écolo. (M. Ü)

Mais contrairement à ce qu'on pouvait imaginer au premier abord, la mesure suscite tout de même quelques réticences. Ne pas compromettre l'équilibre financier des exploitants est important aux yeux de certaines personnes, potentiellement inquiètes pour la conséquence de la gratuité sur le niveau de leurs impôts.

Je ne mettrais pas forcément 60 ou 65 mais plutôt 70 parce qu'il faut aussi comprendre que les sociétés doivent gagner leur vie. Un peu comme la taxe d'habitation. Dans le passé, les personnes de plus de 70 ans ne payaient pas de taxe d'habitation. **Vous trouveriez ça normal donc... ?** À partir de 70 ans, oui. Je trouve que c'est tout à fait logique. Et quelle que soit la ressource de chaque personne parce que c'est plus une question de santé et de bien être pour la personne, pour se sentir en sécurité. Même pour le train, ça devrait être étudié. (Mme B)

Je ne suis pas pour la gratuité des transports. Il faut toujours que quelqu'un les paye. Donc ça se retrouve dans les impôts. Dans tous les cas il faut mettre la main à la poche. Pour moi, des grosses remises ok, mais la gratuité non. (M. A)

Enfin, les personnes les plus attachées à l'automobile font remarquer que, gratuits ou non, les transports en commun ne remplaceront jamais le service incomparable, de « porte à porte », qu'offre la voiture.

Ils vont nous déposer à Lille [les transports en commun gratuits] mais ils ne nous feront pas les courses pour autant. (M. G) Et après, on devra trouver les rues où il y a les commerces qui nous intéressent (Mme G).

8.4 Le véhicule autonome : LA solution pour les seniors ?

Pour clore cette invitation à la prospective, sinon à se projeter dans ce que seront les mobilités de demain, nous avons suggéré aux personnes interrogées de nous donner leur avis sur un hypothétique véhicule autonome. Comme nous l'avons montré dans le rapport bibliographique, le vieillissement de la population est un argument éculé, sinon largement instrumentalisé par les constructeurs automobiles, pour justifier et accélérer leurs recherches sur le véhicule autonome. L'idée sous-jacente étant que tout le monde peut utiliser une voiture 100 % autonome, sans pré-requis de santé ni de compétence à la conduite automobile. Certains baby-boomers, souvent épris de progrès et de technologie, adhèrent à un tel projet.

Demain, il existera peut-être des voitures totalement autonomes. Qu'est-ce que vous en pensez ? Ah bah moi je trouve ça très bien. J'espère avoir la possibilité de l'utiliser avant de quitter ce monde, de pouvoir faire Roncq-Périgueux en automatisme et je prends un bon bouquin (rires). **Donc sur un prochain véhicule, vous seriez favorable à tous les automatismes ?** Oui tout à fait. (M. E)

Dans le discours de plusieurs baby-boomers, tous des hommes, l'enthousiasme est aussi là, mais mesuré. Il est nuancé par quelques conditions indispensables à la mise en œuvre d'un tel projet ; conditions qui trahissent une inquiétude bien palpable.

Demain, il existera peut-être des voitures totalement autonomes. Qu'est-ce que vous en pensez ? C'est bien. Mais il faut vraiment être sûr de leur fonctionnement. C'est vrai que si demain, je pars de chez moi et que je vais à Bray-dunes sans m'occuper de conduire, c'est intéressant. Mais je pense que ce système-là ne pourra se faire que sur des grandes routes. (M. D)

Il faudrait faire des voies réservées parce que dans la complexité... Vu, la diversité du trafic, ça me paraît compliqué. Comme dans certains points, vous avez la priorité et d'autres vous devez laisser passer. **Oui, vous n'y croyez pas trop alors ?** Si j'y crois, je suis pour l'automatisme mais il faut quand même se dire que la circulation actuelle, c'est compliqué. (M. J)

Écoutez... il y a 25 ans, on parlait déjà de train de voitures sur l'autoroute. Des voitures qui se retrouvent à 50 mètres l'une de l'autre, dans lequel on peut quasiment dormir et qui sont guidés par radar. Moi ça ne me dérangerait pas, même si pour l'instant ce n'est pas vraiment au point... Parce qu'il y a eu quelques morts quand même avec les Tesla. Moi ça ne me dérangerait pas... sur l'autoroute, voilà. (M. L)

Il faut que tout soit bien géré au niveau informatique. Il ne faudrait pas qu'il y ait de parasitage. Intellectuellement, c'est parfait. Mais en pratique, il y a tout de même des couacs qui peuvent se dérouler. Je préfère une assistance ponctuelle. Mais des assistances permanentes, il faudrait d'autres infrastructures devant la route : des couloirs de déplacements sur les autoroutes. Des bandes de roulements qui permettent de faire des couloirs à 90 d'un côté à 110 au milieu et à 130 à gauche. Pour permettre un déplacement à flux régulier. Nous on n'est pas opposé [à la technologie] mais je ne pense pas qu'on le verra de notre vivant. (M. Ü)

À ces positions relativement accommodantes avec l'idée qu'un véhicule autonome puisse prochainement advenir s'opposent assez classiquement des positions contraires par principe, par conservatisme et refus du changement principalement.

Demain, il existera peut-être des voitures totalement autonomes. Qu'est-ce que vous en pensez ? Moi je n'aime pas trop ça. J'aime bien ce qui est normal. (Mme F)

Mes amis ils ont une voiture comme ça [qui rectifie la trajectoire sur l'autoroute]. Une voiture électrique. C'est ennuyeux parce qu'on n'entend pas le moteur. Si on n'est pas attentif, on se fait écraser. C'est dangereux. Parce que des fois, moi je suis distraite. J'ai nullement envie de changer de voiture. J'ai tellement l'habitude de passer mes vitesses... j'aurais peur de ne pas savoir m'habituer si j'avais une nouvelle voiture. **Vous monteriez dans une voiture autonome où il n'y a rien n'a faire ?** Moi je ne sais pas... s'il faut s'habituer... non. J'ai quand même 82 ans vous savez... moi je ne fais plus de longs voyages. Et je prends rarement l'autoroute, je préfère par chez moi... partout c'est à 30km/h, donc ça va. (Mme V)

La peur du changement mais aussi la peur de l'accident sont largement présentes chez les seniors. Ces peurs ont quelque chose d'irrationnel. Aucune statistique d'accidentalité ne semble pouvoir raisonner les personnes et dissiper leurs peurs.

Les voitures autonomes... Je n'en pense pas grand-chose... ça fait un peu peur. (Mme Ö)

L'idée que peut être demain il y aura des voitures autonomes, ça vous fait quoi ? Ça fait un peu peur « autonome ». C'est très bien, mais bon, ça demande des ordinateurs adéquats... Il y a des ordinateurs parfois qui font des bêtises. Moi qui ai travaillé avec des ordinateurs et des logiciels, ça me fait plutôt peur, même si il y a beaucoup de progrès. (Mme C)

Des voitures qui se conduisent toutes seules ? Je pense que ça ne m'intéresserait pas du tout. Ce n'est pas de mon âge. Je suis quand même assez craintive. Les transports et tout ça, ça m'a toujours fait un peu peur. Surtout avec tout ce qui se passe sur les routes maintenant. (Mme. K)

Paradoxalement, le véhicule 100 % autonome, loin de faire l'unanimité, est dénoncé pour ce qui fait sa raison d'être : son autonomie. Les témoignages recueillis montrent à quel point les personnes craignent de ne plus être « actrices » de leur propre mobilité. Un profond sentiment de dépossession s'emparent d'elles.

Demain, il existera peut-être des voitures totalement autonomes. Qu'est-ce que vous en pensez ? Non ça ne m'intéresse pas. Sinon on ne va plus rien faire quoi. On monte dans la voiture, elle démarre toute seule et voilà... il faut quand même qu'on ait conscience de la conduire et que ça nous fait travailler l'esprit. (M. G)

Il y a plus de 50 ans que j'ai passé le permis, donc j'ai appris avec les anciennes formules. J'apprécie l'évolution pour le stationnement par exemple mais j'ai quand même besoin de sentir ce que je fais. Donc les voitures autonomes, non... [je n'aime pas trop]. Aujourd'hui, on est à la merci de tout ce modernisme donc, quand il y a un problème, c'est compliqué. (Mme B)

La technique évolue, on ne peut pas le nier. Mais ça nous enlève aussi le plaisir de conduire. On ne fait plus rien avec la voiture, alors. **Et pour vous, c'est important ce plaisir de conduire ?** Oui, je n'ai jamais été un fou au volant mais j'aime bien conduire. Et plus vous avez d'aides, plus vous êtes tributaire de la technique. (M. H)

La résignation est une des postures que les personnes apprennent à adopter avec l'âge. La technique et la science n'ont cessé de « progresser » tout au long de leur vie. Si certains membres de la génération du baby-boom ont suivi avec avidité ces progrès, les autres y ont assisté en spectateurs. Et c'est avec beaucoup de fatalité que ces derniers envisagent un véhicule autonome dans l'avenir.

Il existera peut-être demain des voitures complètement autonomes, qu'en pensez-vous ? Quand je vois les voitures autonomes américaines qui ont causé des accidents dont le propriétaire attaque la marque, c'est bien beau de faire appel à des robots mais un robot peut aussi avoir, malheureusement, une absence. **En tout cas vous, ces automatismes, ça ne vous dit rien qui vaille ?** Je ne suis pas à 100% pour ça, mais ça existe, voilà. C'est le modernisme, c'est l'intelligence artificielle... [il faut faire avec] (M. M)

Si une voiture était complètement autonome... Plus besoin de savoir conduire, donc. **Vous accepteriez de monter dedans ?** J'aurais peut-être une petite appréhension au départ. Mais, oui, j'accepterais. (Mme O)

Toutefois, certaines personnes estiment avoir atteint leur limite dans leur capacité d'adaptation. Elles refusent de se résigner à la voiture autonome. Leurs propos disent combien elles se sentent réfractaires à la *techno-cratie* et à ses remises à jour perpétuelles. Le principe même de *l'automobile* est mis en balance avec des souvenirs d'un passé où les mobilités étaient rares et nécessairement collectives. Un retournement de la dépendance s'opère. Après avoir longtemps été un vecteur de leurs stratégies d'indépendance, au grand âge, certaines personnes font de l'automobile une cible. Une curieuse lutte contre la dépendance à l'automobile voit alors le jour : une lutte contre la désaffiliation qu'elle produit au sein du tissu social, une lutte contre l'anomie des sociétés qu'elle engendre.

Est-ce que vous saviez qu'il y a des voitures qui se garent toute seule ? Alors là, je ne me sens absolument pas concernée. Je suis la dernière à pouvoir donner un avis. Je n'ai pas le permis et on n'a plus de voiture. **Si je vous pose la question c'est parce que vous pouvez potentiellement être concernée. Il y aura bientôt peut-être demain des voitures totalement autonomes qu'on n'aura plus besoin de savoir conduire, qu'est-ce que vous en pensez ?** Moi je ne trouve pas ça bien du tout. Parce que je trouve qu'il faut quand même une certaine compétence. Il faudra quand même être apte à pouvoir réagir à la moindre chose en cas de problème. Personnellement je n'aimerais pas que ce soit une machine qui me dicte ce que j'ai à faire. **Ça veut dire que vous n'accepteriez pas de monter dans une voiture qui roule sans chauffeur ?** Non. Ce n'est pas une question d'appréhension face à l'éventualité d'un accident. C'est juste que je ne veux pas déléguer cette chose-là à une machine. (Mme W)

Demain, il y aura peut-être des voitures complètement automatiques, sans chauffeur. Qu'en pensez-vous ? Mais c'est complètement idiot ! Qu'est-ce qu'ils vont faire les gens, plus tard ? Ils ne vont plus travailler beaucoup... Maintenant, il faut parler à des robots ! Vous téléphonez, c'est un robot qui vous répond ! **Donc pour vous, la voiture autonome n'a pas d'intérêt pour les personnes âgées ?** Pfff... vaudrait mieux leur payer un taxi, ça coûterait moins cher. Moi, ma grand-mère, elle me racontait... quand il faisait beau, ils se mettaient tous d'accord dans le quartier, ils se cotisaient, ils louaient la voiture du marchand de charbon. Ils allaient à St Valentin pique-niquer. Ils revenaient, ils avaient passé une bonne journée. Maintenant les gens prennent leur voiture. Pour se perdre tous seuls au milieu de tout le monde ! (M. S)

Les seniors nous invitent à reconsidérer les choses d'un point de vue quasi-philosophique. Toutes les techniques sont-elles bonnes ? Elles nous mettent en garde contre un prêt-à-penser qui considérerait le fruit du progrès comme un acquis nécessairement « bon à prendre » s'il devient techniquement réaliste.

Il existera peut-être demain des voitures complètement autonomes, qu'en pensez-vous ? Ah moi je ne suis pas d'accord, là ! Parce qu'on va se retrouver sinon dans un monde où l'homme pensera de moins en moins. Et c'est important ça [de penser]. (Mme N)

Moi j'aime bien avoir la maîtrise sur les choses. J'aurais du mal à faire confiance à un objet. (Mme X)

On peut sans doute laisser le mot de la fin à M. A qui exprime un sérieux doute sur la plus-value de la voiture autonome. Son propos résume bien l'ensemble des témoignages ci-dessus et se conclue par une remarque qui tombe sous le sens, mais mériterait d'être méditée.

Demain, il existera peut-être des voitures totalement autonomes. Qu'est-ce que vous en pensez ? Je pense que c'est... certainement une bonne chose. Voilà. Mais [se laisser conduire], on appelle ça un autobus, finalement. Parce que l'intérêt de cette voiture [autonome], c'est de ne rien faire ; donc autant prendre le bus ou le taxi. Pour moi ce n'est pas un critère [de choix]. Voilà, je pense qu'il faut pouvoir diriger [le véhicule] un petit peu. Je ne sais pas ce que ça pourrait m'apporter. (M. A)

9 CONCLUSIONS ET PRÉCONISATIONS

Notre enquête longitudinale permet de constater que les pratiques des seniors qui continuent à participer au panel évoluent peu d'une année sur l'autre, pas plus que leurs avis face à la nécessité de se séparer – ou non – d'un véhicule. C'est donc sur le volet de la connaissance des offres de mobilité que réside l'essentiel des apports de l'enquête 2022.

Connaissance des offres de mobilité

Notre enquête montre que les nouvelles offres d'assistance à la conduite automobile sont assez moyennement appréciées et utilisées par les conducteurs âgés, bien qu'elles leur soient principalement destinées à en croire les constructeurs automobiles. Si le GPS semble maintenant entré dans les usages du quotidien des automobilistes âgés et si le freinage d'urgence (en cas de présence d'obstacle) ou le détecteur de présence (dans les angles morts) semblent assez favorablement accueillis quand on en dispose, ce n'est pas le cas de l'assistance au stationnement (associée à un gadget) et encore moins du correcteur de trajectoire anti-assouplissement (souvent jugé dangereux).

Si les seniors ne sont pas utilisateurs du système de vélo-partage V'Lille, on constate qu'ils en connaissent l'existence. En revanche, la notoriété de l'offre d'autopartage Citiz est très faible, alors même qu'elle pourrait tout à fait intéresser certaines personnes âgées. Une communication ciblée à cet effet pourrait avoir un intérêt.

L'un des principaux résultats de notre enquête est la mise à jour de la grande confusion que suscite l'offre TCU sous sa forme actuelle chez les seniors : tant l'offre tarifaire que l'offre billettique via la carte *Pass Pass*. Ils dénoncent la complexité du mille-feuille tarifaire ; nous montrons que la situation mène au non-recours à des offres auxquelles les personnes ont pourtant droit. Les seniors dénoncent aussi le manque de lisibilité du solde de titres sur une carte *Pass Pass* ou encore le manque de simplicité du site Internet et des applications Ilévia. Il semble urgent de faire remonter ces avis et expériences à l'exploitant afin qu'une amélioration des offres soit envisagée.

Il serait également souhaitable qu'une clarification – faute de fusion ou assimilation – soit faite entre l'offre de transport sur réservation d'Ilévia et toutes les offres de TAD communaux. À minima, une coordination de ces différents services devrait assez logiquement être faite par la

MEL au titre d'AOM. Par ailleurs, il serait intéressant de mesurer le taux de non-recours au service Handipole parmi les seniors qui y auraient droit.

Connaissance des offres résidentielles

Dans la littérature scientifique, le déménagement est souvent mentionné comme un événement-clé qui contribue à redessiner les routines de mobilité ; moment où les personnes s'ouvrent davantage à l'éventail des solutions de transport disponibles aux alentours de la nouvelle résidence. En fait, chez les personnes âgées, il semble plutôt pénaliser leurs usages des transports en commun. Cette observation qualitative mériterait d'être mesurée d'un point de vue quantitatif.

Mais sans risquer de se tromper, il semble nécessaire d'imaginer une communication institutionnelle ciblant les nouveaux arrivants âgés en cas de déménagement. Elle serait l'occasion de les accueillir au sein de leur nouvelle commune et surtout, de leur donner toutes les clés pour tester et peut être choisir les autres moyens de transports à disposition que l'automobile. Par ailleurs, un accompagnement personnalisé à la découverte des aménités et infrastructures de transport situées dans le quartier des nouveaux résidents âgés serait un vrai plus pour eux. Une telle initiative (éventuellement portée par le CCAS ou la commune) aiderait grandement à ce que de nouvelles routines, moins centrées sur l'automobile, soient adoptées.

L'anticipation des vieux jours

Le niveau de recentrage des activités sur le bassin de vie serait sans doute un bon indicateur pour savoir où en sont les personnes dans leur processus de vieillissement et s'il est temps – ou non – de les accompagner à se défaire de la dépendance automobile.

Nous avons mis en évidence, en 2020, le lien fort entre le manque de réseau familial et ou amical et la nécessité plus grande d'anticiper un avenir sans voiture pour les déplacements du quotidien. Nous montrons cette année que la réciproque semble juste aussi. C'est-à-dire que la bonne qualité du réseau familial et/ou amical tend à minimiser l'importance et l'urgence d'anticiper la démotorisation et la recherche d'alternatives à la dépendance automobile. On peut également émettre l'hypothèse que l'anticipation d'une vie sans voiture serait plus difficile à faire quand on est encore en couple et que l'on semble encore pouvoir compter l'un sur l'autre.

Pour aider les aînés à se séparer d'un véhicule (le plus souvent le second véhicule), d'une part notre étude fait ressortir l'importance du levier affectif. En effet, les proches sont les plus à même de convaincre une personne âgée d'abandonner le volant, bien que ce ne soit pas sans difficultés parfois. L'étude met en évidence, de façon plus inattendue, l'émergence du levier de la location et/ou de l'autopartage d'autre part. Cette solution semblerait envisageable moyennant quelques points de blocage à lever. Le véhicule de location rend le même service (ou presque) mais perd les dimensions affective et émotionnelle liées à la propriété. S'en séparer devient alors plus simple.

La location ponctuelle pourrait tout à fait répondre aux besoins des seniors qui se sont déjà engagés dans la recherche de solutions de mobilité alternative à la voiture mais qui tiennent à garder la possibilité de conduire en tant que 'plan B' ; c'est le cas notamment des épouses qui ne conduisent que très rarement mais dont la capacité à conduire est maintenue aussi longtemps que possible, au cas où.

L'enquête suggère l'existence d'un point de bascule matériel – mais symbolique – dans le processus d'acceptation d'une vie sans voiture : l'achat d'un chariot à roulettes de type Caddie.

Chez les seniors, cet objet apporte une réponse alternative à ce qui est l'ultime justification d'une utilisation de la voiture sur de petits trajets : son coffre.

L'assistance à faire face aux dépendances

Notre enquête longitudinale fait état de changements parfois brutaux, notamment dans l'état de santé des personnes interrogées d'une année sur l'autre. Malgré cette réalité objective qui place les seniors dans une période de changements très rapides, ces derniers se bercent souvent d'une illusion de la permanence. Ils considèrent que demain ressemblera toujours à aujourd'hui. Cette *illusion de permanence* contribuerait à amoindrir les capacités d'anticipation du changement chez les seniors, qu'il s'agisse de palier à l'urgence de changer de mode de transport ou à l'urgence de changer ou adapter la résidence.

La *démotorisation par anticipation* est le fruit d'une réflexion sur les processus de résistance qui surviennent classiquement avec l'âge, auxquels on a été sensibilisé avant qu'ils n'adviennent. La notion de *démotorisation par anticipation* est l'exact contraire de celle de *démotorisation par inclination* qui qualifie ce moment où l'on se sent simplement poussé à ne plus conduire. Le processus est beaucoup moins conscient : parce qu'on se sent fatigué ou parce qu'on s'est fait peur sur la route, on consent, souvent à contrecœur, à se dire trop vieux pour conduire.

En partenariat avec tous les CCAS et Relais Autonomie de la métropole, il pourrait être judicieux d'organiser des sessions d'échange entre personnes âgées (éventuellement en mode *focus-group*). Il serait utile de co-construire avec les seniors l'argumentaire qui peut convaincre du bien fondé d'une *démotorisation par anticipation* et qui peut les amener à détromper leurs propres *illusions de permanence*.

Favoriser et accompagner une démotorisation anticipée des aînés n'est pas une mince affaire. Le témoignage qui suit montre que nous buttons contre une culture multi-décennale de glorification de la mobilité individuelle et autonome élevée en Graal à atteindre. Toutefois, il livre une piste importante sur la manière dont il faudrait communiquer auprès du public âgé de façon à réenchanter les modes actifs et les transports en commun. Il s'agit d'un travail sur les imaginaires, de ramener les seniors à un temps où ces solutions de transport étaient associées à de bons souvenirs. Leur « bon temps » peut parfaitement revenir.

Est-ce que vous aimeriez y participer si ça existait au sein de la MEL ? Oui, moi je l'utiliserais. Moi je suis assez populaire avec les gens [il aime entrer en interaction avec des inconnus]... Je suis né en 1939 et j'ai habité Seclin. Et tout se faisait par le train dont je faisais moi-même une utilisation énorme, pour le lycée, le spectacle, la piscine... Et puis là où il y avait les mines, c'est là où il y avait beaucoup de bals et c'était compliqué pour y aller. Donc c'est le moment où les gens essayaient d'avoir leur autonomie parce qu'il n'y avait pas beaucoup de transport pour y aller. Déjà à cette époque-là, j'ai connu des patrons de guinguettes qui avaient un bus où tout le monde montait dedans après les bals pour ramener tout le monde. **Autrefois, donc vous étiez beaucoup plus utilisateurs de modes de transports collectifs que vous ne l'êtes aujourd'hui ? Comment est-ce que vous expliquez ça ?** C'est parce que j'ai une forme d'indépendance aussi, quand même. Quand votre famille vous a dit qu'il fallait être indépendant, c'est sûr que, dès que j'ai pu être indépendant... [je l'ai fait]. Et puis c'est plus pratique. Même pour l'organisation, voilà quand on doit y aller, on prend la voiture et puis voilà, ça y est. Alors qu'à l'époque, le transport en commun, parfois on attendait et puis au final il ne passait pas. On est tributaire de tout ça. (M. J)

Au sein de la métropole lilloise, certaines communes prennent le problème du vieillissement à bras le corps et mériteraient sans doute d'être montrées en exemple. Il existe ça-et-là des initiatives isolées qui pourraient être répliquées dans d'autres communes. Un travail de *benchmark* de ces initiatives locales à destination des seniors mériterait sans doute d'être entrepris. À titre d'exemple, mentionnons la double page que la ville de Ronchin a publié dans son

magazine municipal distribué dans toutes les boîtes aux lettres de la ville (illustration 6¹⁵). Elle détaille avec beaucoup de simplicité les services offerts aux seniors sur la commune et leur indique tous les contacts dont ils pourraient avoir besoin pour y avoir accès en privilégiant l'appel téléphonique comme média.

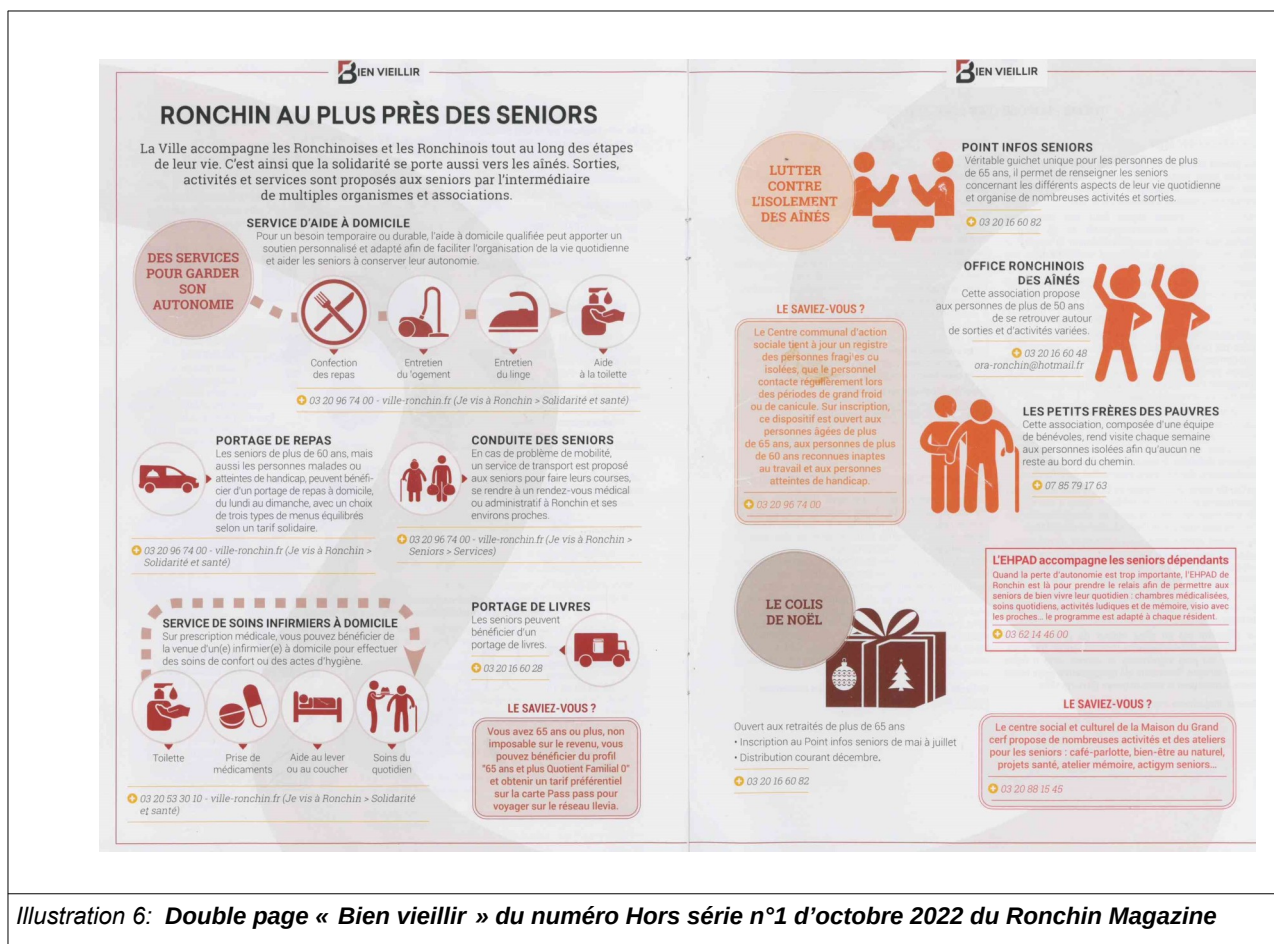


Illustration 6: Double page « Bien vieillir » du numéro Hors série n°1 d'octobre 2022 du Ronchin Magazine

Du point de vue résidentiel, l'enquête pointe le tabou de la relocalisation résidentielle en vue d'une anticipation des vieux jours. Souvent jugée prématurée, elle est difficile à dire comme à penser, donc difficile à entreprendre. Toutefois, nos données montrent une intéressante ouverture des personnes âgées à toutes les formes alternatives aux maisons de retraite classiques et Ehpad. La tradition locale des béguinages semble à mettre en avant. L'accompagnement au montage de projet d'habitat groupés intergénérationnels, comme le fait déjà la ville de Lille, serait aussi une bonne idée à reprendre à l'échelle métropolitaine. Il pousserait des personnes à s'engager dans un ultime projet résidentiel et, ce faisant, à trouver un cadre favorable et durable d'habitat favorisant les menus services entre voisins et facilitant la vie quotidienne d'une personne âgée. Un guide pratique¹⁶ est récemment paru et pourrait peut-être faire l'objet d'une diffusion institutionnelle qui dépasserait la confidentialité des cercles militants.

15 <https://www.ville-ronchin.fr/sites/default/files/2022-10/MAGAZINE%20RONCHIN-HORS%20SERIE-OCT22-WEB.pdf>

16 Lévy Pierre, Gonzalez Geoffroy, (2021) « Vieillir en habitat participatif : le guide pratique », auto-édition Regain/ Habitat participatif France. https://base.socioeco.org/docs/regainpacapublieunguidevieillirenhabita_bf_fichier_guide-mmh-web-250322.pdf

Vieillir, c'est davantage s'inquiéter de sécurité et d'accessibilité

Pour qu'une anticipation des mobilités plus adaptées au grand âge s'engage, il faut d'abord disposer d'alternatives crédibles de mobilité. Et qu'il s'agisse des transports en commun, des solutions de mobilité partagées ou de la marche sur voirie, ces alternatives à la voiture solo doivent garantir davantage de sécurité aux personnes âgées.

Dans le contexte d'une métropole faite de bourgs denses éloignés les uns des autres de quelques kilomètres (des distances qui sont marchables), une mesure phare faciliterait grandement la mobilité des seniors : la mise en place de trottoirs larges, sécurisés (sans obstacles au milieu) et continus (s'étendant bien au-delà des centre-bourgs pour les relier les uns aux autres y compris dans les zones péri-urbaines). On peut prendre pour exemple les aménagements qui se pratiquent actuellement dans la métropole de Rennes où se construit peu à peu un réseau express vélo-piéton interurbain.

Réfléchir aux aménagements du réseau piéton envisageables pour améliorer l'accessibilité ne doit pas rester théorique. Concrètement, il s'agit maintenant de faire le décompte, par exemple, de tout ce qui fait obstacle sur les itinéraires piétons du quotidien. Une tâche aussi fastidieuse pourrait tout à fait s'envisager avec l'aide de bénévoles, de jeunes en services civiques. On pourrait aussi compter davantage sur l'engagement citoyen de bon nombre de personnes à la retraite. M. G est président de l'association des habitants de son quartier pavillonnaire à Lompret.

Quand la métropole voulait aménager les trottoirs en pavés [dans le quartier]. J'ai dit « ok » mais c'est à condition que les personnes handicapées puissent circuler. Mais ça n'a pas été le cas, on ne m'a pas écouté. J'ai fait le relevé de tous les poteaux, supports de câbles etc... pour montrer tout ce qui pourrait gêner pour les fauteuils roulants. Ils sont mis au milieu des trottoirs alors qu'ils doivent être en limite de propriété. En tout, j'ai fait le calcul, il y a 55 poteaux qui sont sur les trottoirs. Avec un bon nombre qui ne servent plus parce qu'il y a des câbles qui ne fonctionnent plus. À la mairie, les adjoints ou même notre maire nous a dit qu'elle n'avait jamais eu un relevé comme celui-ci... Mais bon la MEL n'a pas voulu bouger quoi que ce soit... Ça c'est un gros problème pour la commune. Il y a des personnes qui promènent leur fille handicapée de 50 ans ; ils sont au milieu de la route du coup... Et EDF n'a pas voulu enlever les poteaux inutiles. **Je repense au fait que vous aviez une petite fille trisomique que vous gardiez, est-ce toujours le cas ?** Elle marche maintenant. Mais avec le bras qui est handicapé, qui est relevé, donc si on la fait marcher sur les trottoirs son bras va accrocher les poteaux. (M. G)

Ainsi, un réseau de trottoirs inter-urbain permettrait d'atteindre la commune voisine en toute sécurité y compris en fauteuil électrique. Il contribuerait sans doute à sa banalisation et potentiellement, à la démotorisation de personnes actuellement en situation de dépendance à la voiture.

Si l'insécurité routière est un des arguments qui dissuade paradoxalement les seniors d'abandonner la voiture au profit des modes actifs, nous avons montré que l'insécurité sanitaire, au plus fort de l'épidémie de Covid, a aussi contribué à donner un sérieux coup de vieux aux personnes les plus âgées. Des routines ont subitement été perdues, parfois définitivement, même si certaines réapparaissent timidement maintenant.

Mobilités de demain

L'accroissement du nombre de seniors sans famille proche résidant dans le bassin de vie pose un sérieux défi logistique aux services d'aide à domicile qui pallient à cette absence. Mais apporter du service au domicile de la personne n'est pas l'unique modalité d'assistance à envisager pour les aînés. Les initiatives (associatives ou privées) d'accompagnement à la mobilité active

permettent de réapprendre à utiliser les transports en commun. Elles s'inscrivent au contraire dans la perspective d'une prolongation de l'autonomie des personnes qui pourrait être salubre et bienvenue dans les années à venir. Toutefois, sur la métropole, les associations qui pratiquent ce type d'accompagnement ne sont ni connues ni très actives, comme le manque de notoriété de l'association ADMR ne peut que l'attester. Les points d'accès à l'information destinée aux seniors que sont les Relais Autonomie ne sont pas davantage connus. Ces méconnaissances sont à mettre en vis-à-vis avec l'excellente notoriété de la jeune entreprise privée Petit-Fils, même si elle n'est pas encore citée pour les missions d'accompagnement qu'elle propose cependant.

Si les systèmes de location de véhicule (auto-partage, LOA, location entre particuliers) auront sûrement une carte à jouer dans l'accompagnement de la démotorisation des seniors dans les années à venir, le covoiturage intergénérationnel pratiqué outre-Atlantique semble aussi recueillir les faveurs des personnes âgées en France. Il s'agit de permettre à de jeunes retraités de véhiculer les plus âgés afin ensuite de bénéficier de ce service pour eux-mêmes lorsque le besoin se fera sentir. Plusieurs personnes seraient tout à fait ouvertes à y participer si la MEL organisait un tel système. Il simplifie et facilite grandement la décision de lâcher le volant.

Les transports en commun, de leur côté, pourraient retrouver une attractivité certaine s'ils devenaient gratuits pour les seniors. Plusieurs se disent sensibles à la variable prix. Le véhicule autonome, en revanche, n'est vraiment pas LA solution pour répondre aux attentes de mobilité des seniors. Il ne recueille qu'assez peu d'adhésion dans la sous-population âgée quand bien même il n'y a plus à « savoir conduire » pour l'utiliser. Plusieurs se sentiraient frustrés de ne plus être acteurs de leur conduite ; d'autres ne se sentiraient pas rassurés à l'idée de confier leur vie à un automate.

