

Catherine Espinasse
Psychosociologue
Consultante en Etudes et Recherches
12 rue des Lyonnais 75005 Paris
Tel : 01 47 07 29 73 / 06 64 22 29 73
catherine.espinasse@free.fr

Réponse à l'appel à propositions du PREDIT GO2 :

**Vieillesse de la population
et qualité/sécurité des systèmes de transport**

Rapport d'analyse de la première phase
de la recherche qualitative par entretiens :

**« *Le renoncement
aux différents modes de transport collectif,
de la part de Parisiennes et Parisiens âgés* »**

Analyse de 118 entretiens

Octobre 2012

N° SIRET : 390 151 397 00036

Membre d'une association agréée acceptant le règlement des honoraires par chèques

Plan d'analyse

SYNTHESE DES PRINCIPAUX RESULTATS	p 4
Intervention du 4 octobre 2012 dans le cadre du programme Paris piéton, DVD de Paris: «La marche pour des Parisiens et Parisiennes âgés de plus de 65 ans »	p 17
RAPPORT D'ANALYSE DETAILLE	p 27
I/ INTRODUCTION	p 28
I.1/ Le contexte	p 28
I.2/ L'état de l'art et les hypothèses	p 30
I.3/ Les finalités et objectifs de la recherche	p 32
I.4/ La méthodologie	p 34
I.5/ Remerciements et conditions de recueil de l'information	p 38
II/ CARACTERISTIQUES DE L'ECHANTILLON	p 40
II.1/ Caractéristiques sociodémographiques	p 40
II.2/ Statut par rapport au logement, nombre de pièces, ancienneté à Paris et possession de résidences secondaires	p 41
II.3/ Activités professionnelles passées, actuelles, catégories socioprofessionnelles	p 42
II.4/ Possession du permis de conduire et d'une automobile	p 43
II.5/ Auto évaluation de sa santé et prothèses portées	p 44
II.6/ Equipement TIC et télévision	p 45
II.7/ Temps moyen de marche quotidiennement	p 46
II.8/ Répartition de l'échantillon par arrondissement et par quartier	p 47
II.8 a/ Carte des entretiens réalisés à Paris, par arrondissement	p 48
II.8 b/ Carte des entretiens réalisés à Paris, par stations de métro	p 49
II.9 / Les modes de transport utilisés et abandonnés	p 50
III/ ANALYSE QUALITATIVE DETAILLE	p 53
III. 1/ Les situations des Parisiens âgés interrogés	p 54
1a/ Les métiers, catégories socioprofessionnelles, niveaux de vie	p 54
1b/ Les questions de santé	p 56
1c/ Les situations familiales	p 59
1d/ Les biens possédés	p 61
1e/ Les ruptures de vie	p 62
III. 2/ Les mobilités résidentielles au cours de la vie	p 63
2a/ Pour ceux qui ne sont pas originaires de Paris	p 63
2b/ Pour ceux qui sont originaires de Paris	p 65
2c/ Les mobilités résidentielles dans Paris	p 67
2d/ Les mobilités résidentielles envisagées	p 69
III. 3/ Les rapports à Paris, avantages et inconvénients perçus de vivre à Paris	p 71
3a/ Les avantages perçus de vivre à Paris	p 71
3b/ Les inconvénients perçus de vivre à Paris	p 76
3c/ Les modes de description et vécus des différents quartiers et arrondissements	p 80

III. 4/ Les types de mobilité, les perceptions et usages des offres de TC	p 91
4a/ Les principales situations de vie et types de mobilités	p 91
4b/ Les motifs et circonstances des mobilités	p 93
4c/ Les types d'usages des TC	p 96
4d/ La perception du réseau bus	p 99
4e/ La perception des réseaux ferrés	p107
Le Métro	p107
Le RER	p111
Le Tramway	p113
Le Train	p114
4f/ Le déni du renoncement à un mode de T.C	p117
4g/ Les modes de TC attribués aux personnes âgées	p119
III. 5/ Les autres mobilités	p120
5a/ Les mobilités douces :	p120
La pratique de la marche	p120
La pratique du vélo	p127
5b/ Les mobilités motorisées :	p129
La voiture	p129
La moto	p135
Les taxis parisiens	p136
III. 6/ Les mobilités virtuelles, usages des TIC et de la télévision	p138
6a/ Les usages de l'ordinateur	p139
6b/ Les usages du téléphone portable	p142
6c/ L'écoute de la télévision	p144
III. 7/ Les attentes en termes de mobilité de Parisiens et Parisiennes âgés	p145
7a/ Concernant les TC	p145
7b/ Concernant l'espace public parisien	p152
7c/ Concernant les services à destination des personnes âgées	p156
7d/ Récapitulatif des attentes en fonction des situations de vieillissement et types de mobilités	p160
7e/ Les notions de qualité et de sécurité dans les transports collectifs	p162
7f/ Les projets de vie et attentes	p163
III. 8/ Mise en perspective des résultats par rapport aux attentes génériques	p165
ANNEXES	p167
1/ Outils de recueils de l'information	p168
Questionnaire filtre	p168
Guide d'entretien semi directif	p171
2/ Tableaux détaillés des caractéristiques des personnes interrogées	p174
Tableau n°1	p174
Tableau n°2	p181
3/ Synthèse des attentes génériques des personnes en situation de vieillissement	p187
BIBLIOGRAPHIE	p188

SYNTHESE DES PRINCIPAUX RESULTATS
de la première phase de la recherche par entretiens :

*« Le renoncement
aux différents modes de transport collectif,
de la part de Parisiennes et Parisiens âgés »*

Catherine Espinasse
Psychosociologue
Consultante en Etudes et Recherches
12 rue des Lyonnais 75005 Paris
Tel : 01 47 07 29 73 / 06 64 22 29 73
catherine.espinasse@free.fr

I/ Rappel des objectifs et méthodologie de la recherche

1/ Les objectifs de cette recherche sont non de mesurer mais de comprendre les mobilités de Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans, pâtissant de handicaps ou diminutions de capacités liés au processus de vieillissement. Les mobilités ont été abordées au sens large : résidentielles au cours de la vie, déplacements quotidiens et plus exceptionnels, mobilités virtuelles, usages des TIC. Nous nous sommes intéressés aussi aux façons d'habiter et aux vécus de Paris, des arrondissements et quartiers habités, aux usages et représentations des différents modes de transport, aux critères d'évaluation de ceux-ci et en particulier, aux **processus de renoncement aux différents modes de transport collectif** de la part de ces personnes âgées.

Outre les diminutions de capacités et handicaps des personnes en situation de vieillissement, nous avons tenu compte dans cette approche qualitative, de la question du genre, des catégories socioprofessionnelles, de l'arrondissement et quartier habité, mais aussi des **itinéraires de vie, très déterminants dans les situations de vieillissement.**

2/ La méthodologie comprend deux approches qualitatives, complémentaires et successives:

- **Une première phase de recherche approfondie, par entretiens semi directifs**, en face à face, auprès de 118 Parisiens et Parisiennes âgées de plus de 65 ans, ayant de légers handicaps et résidant dans différents arrondissements de la capitale. En amont de l'entretien, la **passation d'un questionnaire filtre** a permis de recueillir les caractéristiques sociodémographiques des personnes interrogées, leur statut de locataires ou propriétaires, le nombre de pièces habitées, les modes de transport utilisés et abandonnés, les estimations de temps de marche quotidiens. Des questions portant sur la santé ont été posées également et sur l'auto évaluation de la forme de la personne.

- **Une seconde phase de recherche créative**, par réunions de groupes, composés d'experts des mobilités franciliennes, des transports collectifs franciliens et parisiens, ainsi que de l'aménagement des espaces publics, de l'urbanisme et de la prospective. Les résultats de la première phase servant d'axes de recherche y seront présentés les besoins et attentes détectés auprès de plus de 65 ans.

Les entretiens en face-à-face menés auprès de Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans, ont pu être réalisés grâce à l'aide des associations : **Old up, Araxa, les Amis de Pontigny Cerisy, les Babayagas** que nous remercions de leur précieux soutien et de la qualité de leur accueil. **Les Centres d'Action Sociale de la ville de Paris dont ceux du 10^{ème}, 18^{ème} et 20^{ème}** ont bien voulu également nous apporter leur aide, pour finaliser les entretiens auprès de Parisiens et Parisiennes de classes sociales modestes, en nous autorisant à contacter des usagers de ces centres, et nous leur en sommes très reconnaissants. Nous remercions également de leur soutien **la DVD de la Ville de Paris et la Mairie du 20^{ème}.**

Les entretiens d'une durée d'une heure au moins ont été menés par moi-même et par mon collaborateur Michel Mergoil, au domicile des personnes interrogées, ou bien dans un café, dans les différents arrondissements de Paris (à l'exception du 2^{ème}), dans divers quartiers, au sein de chacun de ces arrondissements. Ce recueil de l'information a été long et difficile en raison des refus et désistements des personnes contactées.

II/ Caractéristiques de l'échantillon

Ces caractéristiques de l'échantillon sont issues de **l'analyse des réponses obtenues au questionnaire filtre** que nous avons utilisé, en amont de l'entretien semi directif.

II.1/ Caractéristiques sociodémographiques

Cette synthèse porte sur l'analyse de 118 entretiens menés auprès de : 73 femmes, 45 hommes de 65 à 88 ans, dont : 49 de 65 à 74 ans, 49 de 75 à 84 ans et 20 de 85 ans et plus.

Cet échantillon n'est nullement représentatif, mais est très diversifié, en termes de :

- **situation familiale** : **45 mariés** ou vivant en couple, **73 vivant seuls** dont : 19 célibataires, 27 séparés ou divorcés, 28 veufs et veuves ; 94 ont un ou des enfants et parmi ceux-ci, 83 sont grands parents, dont 2 arrière grands parents ;
- **classes sociales** : **53 personnes sont de classes sociales moyennes**, 42 de classes sociales favorisée set 23 personnes de classes sociales défavorisées ;
- **logement** : **82 propriétaires ; 36 locataires** dont : 7 de logements sociaux, 2 de chambre d'hôtel, 1 habitant chez un enfant ;
- **taille du logement habité** : 21 personnes vivent dans de grands appartements de 5 pièces et plus, **69 vivent dans 3 à 4 pièces**, et 28 personnes vivent dans des 2 pièces, studios, chambres d'hôtel.

Toutes les personnes interrogées pâtissaient de diminutions de capacités liées à l'avancée en âge. Outre une diminution de la vue, exigeant le port de lunettes pour 109 personnes, il est à souligner que **99 consomment quotidiennement des médicaments**, que des handicaps en termes de mobilité, nécessitant **l'usage d'une canne, concernent 19 personnes**, et 17 portent un appareil auditif.

A la question « *estimez-vous avoir des problèmes de santé ?* » 64 répondent par l'affirmative, 54 par la négative. Quant à l'évaluation de sa propre forme ressentie, au travers du choix entre trois affirmations, elle révèle que la majorité : **80 optent pour l'affirmation médiane** : « *je me sens moins en forme que quand j'étais jeune* », **25 personnes pour l'affirmation la plus positive** : « *je me sens autant en forme que quand j'étais jeune* » et **13 pour l'affirmation la plus sombre** : « *je me sens presque handicapé(e) en terme de mobilité* ».

II.2/ Pratiques déclarées des modes utilisés et abandonnés

Les déclarations faites à propos des modes de transport utilisés et abandonnés révèlent que **les modes cités comme étant utilisés sont bien plus nombreux que les modes abandonnés**. Parmi les modes les plus utilisés, arrive en tête **le bus : 91 fois**, puis **le métro : 88 fois**. En revanche le mode **le plus souvent abandonné est la seule voiture** : 34 fois, puis le vélo : 22 fois, et le métro : 19 fois, dont 18 fois par des femmes ! Cependant, 99 personnes possèdent le permis de conduire et **64 possèdent une voiture au moins**. Parmi les modes de transport collectif celui qui est le moins souvent abandonné est **le bus**, et celui qui est le plus souvent abandonné est **le métro**.

La marche est évoquée spontanément : cette pratique se révèle très prégnante dans les mobilités des personnes âgées interrogées : 79 personnes estiment marcher quotidiennement plus d'une demi heure, dont 38 personnes plus d'une heure ! Le vélo est souvent abandonné...

III/ Analyse qualitative

III.1 / Mobilités résidentielles et vécus de Paris

Parmi les 118 Parisiens et Parisiennes interrogés : **65 personnes vivent à Paris depuis 50 ans** et plus, dont 31 depuis « toujours » puisque y étant nés. Malgré l'ancienneté de résidence à Paris et la stabilité de plus de la moitié de l'échantillon, **les mobilités résidentielles** ont été **nombreuses au cours de la jeunesse**. Les autres résidents de la capitale sont issus de diverses régions de France et quelques uns de pays étrangers. Ils sont venus s'installer à Paris, le plus souvent à l'occasion de leurs études supérieures ou, plus systématiquement encore, pour **raisons professionnelles**.

Les avantages de vivre à Paris sont nombreux aux yeux des Parisiens et Parisiennes interrogés qui mentionnent en priorité : **la multiplicité des offres culturelles**, la beauté de la ville, les opportunités de travail, les offres de mobilité et de services, les commerces de proximité qui se résument par un « **on a tout** ». Seules, des femmes mentionnent parmi les avantages de vivre Paris, par rapport aux petites villes ou villages de province, l'anonymat et la liberté qu'il procure.

Paris ne présente que peu d'inconvénients aux yeux de ses résidents, si ce n'est **les coûts de l'immobilier**, la dimension fatigante de la ville, la foule, le bruit (pour ceux qui habitent sur de grands axes de circulation ou dans des quartiers de vie nocturne) et la pollution. Il existe un fort attachement à la ville, de la part de ses résidents âgés et la majorité d'entre eux, dans cet échantillon n'envisagent pas de la quitter : il existe une fierté d'habiter Paris, un **rapport amoureux à cette ville**.

Par rapport aux mobilités résidentielles réalisées dans Paris, sont mentionnés spontanément les arrondissements successivement habités, ce qui prouve la prégnance de ce découpage administratif dans les représentations de la ville. Le quartier au sein de l'arrondissement définit implicitement quant à lui, le cadre de vie choisi, et ce, d'autant plus quand il s'agit de propriétaires. Le quartier et la rue habités font presque toujours l'objet de commentaires positifs : calme, proximité des commerces et des transports collectifs...

Sont appréciées en particulier : **la vie de quartier**, voire sa dimension « village » au regard : des commerces, des rapports aux commerçants, des marchés, des offres de transports collectifs, des voisins. Dans les quartiers qualifiés de populaires, **la mixité des populations** est appréciée.

Des arrondissements tels : les 17^{ème}, 18^{ème} sont scindés en deux parties distinctes, de par leurs populations. D'autres arrondissements tels le 5^{ème}, 13^{ème}, 20^{ème} sont perçus comme comportant une mosaïque de quartiers distincts, plus ou moins populaires ou prestigieux.

Des quartiers et arrondissements du nord et de l'est de Paris sont perçus comme s'étant « boboisés », embourgeoisés, ayant perdu leurs populations initiales, tels en particulier les artisans et donc leur mixité sociale. D'autres arrondissements qualifiés de « bourgeois » tels le

16^{ème} et le 7^{ème} semblent plus immuables en termes de populations, mais en sont déplorés parfois la froideur ou le manque d'animation.

La plupart s'étonnent de l'augmentation à Paris, des prix de l'immobilier au cours des dernières décennies. Des propriétaires ayant hérité ou acheté leur logement parisien, dans les années 1960/70, s'estiment heureux, voire chanceux. Des locataires en revanche, pâtissent des **augmentations de loyers** et le déplorent, au point d'envisager parfois, d'aller vivre en province. Il s'agit de femmes vivant seules, ayant des retraites modestes, désireuses de se rapprocher de leurs enfants, fuyant la solitude et les loyers prohibitifs.

III.2/ Les mobilités quotidiennes et modes utilisés

Les motifs de sortie du domicile et de mobilité sont multiples : allant des courses alimentaires, aux visites d'ordre médical, aux déjeuners avec des amis ou des membres de la famille, aux sorties culturelles, aux activités professionnelles ou associatives, aux promenades accompagnées ou d'accompagnement des aînés ou petits-enfants, jusqu'aux allers retours entre deux domiciles, pour les couples vivant chacun sous un toit différent.

Des femmes de 65 à 74 ans surtout, évoquent la nécessité pour elles, d'avoir un but précis de sortie, refusant la notion de déambulation ou encore de sortie pour « prendre l'air » qui les renvoie à leur statut d'inactives. Elles sont plus souvent que les hommes, au service de la mobilité de leurs aînés et en particulier de leur mère.

Quatre attitudes relatives à leurs mobilités ont pu être déterminées au regard des situations de vieillissement:

1/ « Les experts en mobilités choisies », vrais parisiens qui font preuve de compétences pour agencer leurs déplacements aux diverses échelles proches ou lointaines: personnes de 65 ans à 75 ou 80 ans, estimant ne pas avoir de problème de santé, dont les rythmes de vie ne sont plus dépendants de contraintes professionnelles fortes, exerçant des activités intellectuelles ou impliquées dans des activités associatives ou citoyennes, pouvant consacrer un temps important à leurs loisirs, elles se caractérisent par de fortes mobilités occasionnelles dans Paris et hors Paris et pratiquent l'ensemble des modes de transport (de la marche à pied au taxi en passant par le bus et le métro, voire les deux-roues). Il s'agit de personnes appartenant plutôt aux classes moyennes ou aisées, propriétaires de leur appartement à Paris et parfois de résidences secondaires, souvent motorisées et pour lesquelles la contrainte financière ne semble pas déterminante sur les mobilités.

2/ « Les résistants pour une mobilité autorisant une vie normale », parfois à un rythme plus lent», à l'échelle de l'agglomération: il s'agit de personnes qui voient leurs capacités se restreindre quelque peu avec l'âge (plus de 75 ans, voire 80 ans), mais s'estiment « en bonne santé pour leur âge », qui exercent encore des activités associatives dans leurs quartiers et dispose d'un réseau relationnel assez dense: elles peuvent utiliser diverses « prothèses »(comme une canne) pour maintenir leurs capacités quitte à ralentir leurs rythmes et à adopter des comportements plus prudents dans leurs déplacements. La pratique de la marche est déterminante et ces personnes apprécient la fréquentation des parcs et espaces verts où elles peuvent s'accorder des pauses. Il s'agit de personnes de classes moyennes ou aisées qui font aussi parfois aux taxis.

3/ « **Les résignés aux mobilités de proximité** » sont des personnes qui ont des capacités restreintes ou des handicaps, notamment âgées de plus de 75/80 ans, plutôt de classes moyennes, qui vivent seules, dont la mobilité se restreint avec leur espace de vie quotidien, dont le réseau relationnel tend également à se réduire, et pour lesquelles la qualité de la vie de quartier est essentielle afin qu'elles puissent, évitant l'isolement, avoir des possibilités d'échanges et de loisirs de proximité et bénéficier de solidarités informelles.

4/ « **Les presque immobiles** », peu nombreux dans cet échantillon, sont des personnes qui ont des capacités physiques très restreintes, voire des maladies invalidantes, peu de moyens financiers, un faible réseau relationnel et peu de liens familiaux. Ces personnes souvent âgées de plus de 75 ans n'ont que peu de loisirs (hors la télévision), sont contraintes à rester au domicile ou à aller en maisons de retraite et rencontrent un risque d'isolement très élevé.

La voiture

Les possesseurs d'une voiture : 67 personnes affirment ne l'utiliser que rarement dans Paris, privilégier au quotidien l'usage des transports collectifs et la marche. La voiture, quand elle est sur Paris, est garée le plus souvent dans un parking privé. Elle est réservée aux **déplacements en banlieue et en province**. Une partie des automobilistes bi-résidentiels laisse leur véhicule dans leur résidence secondaire ou à proximité de celle-ci, ne l'utilisant qu'en province.

L'abandon de l'usage de la voiture est du à la difficulté de circuler, de stationner dans Paris, aux coûts de l'automobile, à l'existence d'offres multiples de transports collectifs, mais aussi à la prise de conscience de la diminution de ses capacités en tant que conducteur, telles en particulier l'attention et la vigilance. Ce « deuil de l'objet voiture » dans le contexte de Paris, n'est pas douloureux, voire perd sa nature de deuil. C'est un arrêt revendiqué, parce qu'en cohérence avec la politique de la ville. Emerge **un bénéfice de bonne conscience**, dans l'usage maîtrisé de la voiture à Paris ou dans son abandon.

Les taxis sont utilisés par les personnes les plus aisées, lorsqu'elles sont chargées de bagages, pour les départs ou retours par le train, et pour revenir de sorties, en soirée. **Un manque de taxis** est parfois déploré à Paris, mais c'est surtout **le coût jugé élevé des courses** qui en freine l'usage ainsi que, dans une moindre mesure, le manque d'amabilité des chauffeurs de taxis et l'absence de culture de service.

Les transports collectifs

Par rapport aux différents modes de transport collectif, se dessinent trois catégories d'utilisateurs :

- ceux qui apprécient **le bus**, pour son accessibilité plus grande que le métro, sa convivialité, sa sécurité, le fait qu'il permet de voir la ville, donne une dimension touristique aux trajets ;
- ceux qui privilégient **le métro** pour sa fiabilité horaire, sa rapidité et sa fréquence, la bonne connaissance de son réseau et la lisibilité de son maillage ; une méconnaissance du réseau bus vient justifier cette préférence chez les hommes surtout ;
- ceux enfin, qui sont **multimodaux** et utilisent tous les modes à leur disposition, dont parfois le vélo ou Vélib.

Le réseau bus est perçu comme s'étant amélioré à Paris, grâce à la politique développée par la ville et la RATP, à la création de couloirs de bus, à l'existence dans les véhicules, de places prioritaires et d'espaces dédiés aux poussettes. Cependant les poussettes sont perçues comme parfois gênantes pour les autres usagers, aux heures des « nounous ».

Le bus est le mode le plus souvent préféré des Parisiennes de plus de 65ans et celui qui apparaît systématiquement comme le plus adapté aux personnes âgées.

Est déplorée cependant au cours de trajets en bus, par les personnes rencontrant des problèmes d'équilibre ou un manque d'aisance:

- la **difficulté de la montée à bord** du véhicule quand il s'agit de personnes utilisatrices de canne,
- plus encore, **la périlleuse descente du véhicule**, dès lors que le bus ne peut se garer contre le trottoir, en raison des voitures mal garées et empêchant le bus d'approcher du trottoir,
- **les assises à l'arrière** du bus, perçues comme trop haut perchées, difficilement accessibles,
- la **brutalité de la conduite** des machinistes est évoquée aussi, en tant que danger potentiel de chute pour les usagers transportés.

Cependant les machinistes sont rarement mis en cause et est toujours apprécié l'échange d'un « bonjour » avec ceux-ci. Est déploré le manque de sièges dans les abribus. L'abandon du bus est provoqué par une difficulté voire une impossibilité d'y monter, ou par la crainte suscitée par la foule ou par les risques de chutes.

Les minibus ou encore les « traverses » sont mentionnés par des femmes surtout, sont perçus comme des offres complémentaires au réseau de bus traditionnel, à destination des personnes âgées, à l'échelle de l'arrondissement ou du quartier. Ces minibus sont jugés adaptés aux personnes âgées, cependant, ils n'ont pour ainsi dire jamais été utilisés...

Le métro est un mode difficilement accessible, pour les personnes de plus de 75 ans, pâtissant de handicaps, en raison des escaliers et des manques d'escalators et d'ascenseurs. Ce mode apparaît de surcroît **plus anxiogène que le bus**, en raison de la foule, d'une absence de visibilité des agents de la RATP en station, d'une claustrophobie évoquée à plusieurs reprises et de désagréments telles les mauvaises odeurs.

L'abandon de l'usage du métro, évoqué et commenté surtout par des femmes, suscite des reports sur le mode bus, particulièrement lors de la retraite. Le métro de par sa régularité, est en effet associé aux contraintes horaires de la vie professionnelle. Le métro est perçu comme **le mode des actifs, voire des stressés !**

Le RER est peu utilisé au regard de la rareté des déplacements en banlieue de la part des Parisiens et Parisiennes interrogés. Il a été souvent abandonné, comme le métro, pour son manque d'accessibilité et son univers perçu comme **relativement anxiogène**. Il est associé au mode des personnes qui habitent la banlieue et n'est guère utilisé dans Paris.

Le tramway jouit d'une très bonne image grâce à son accessibilité, son silence, sa rapidité mais n'est que peu utilisé dans cet échantillon, à l'exception de résidents des extrémités du 15^{ème}, 14^{ème} et 13^{ème}. **Son extension est attendue** dans les quartiers périphériques non encore équipés tels le 20^{ème} et 19^{ème}.

Le train, surtout le TGV, est un mode très apprécié pour les déplacements en province. **Sa rapidité et son confort** au cours du trajet, en sont les principaux avantages. Les services d'aide à la personne sont appréciés. En revanche, les coûts des voyages en train sont jugés souvent élevés. L'usage du train, bien que nécessitant aussi l'usage de la voiture, de la gare au point d'arrivée, contribue à une diminution de l'usage de celle-ci, en tant que mode qui s'est substitué lors de l'avancée en âge, aux longs trajets automobile, jugés trop fatigants.

Les modes doux

La marche fait l'objet de nombreux commentaires et semble une pratique très répandue, voire un mode majeur pour les personnes en situation de vieillissement dans Paris. La marche est le mode qui concerne au minimum les sorties à l'échelle du quartier, pour les courses alimentaires. La marche permet **un maintien de ses activités et de ses liens**, elle est aussi une **forme d'entretien de soi agréable**, surtout pour les femmes. Elle est souvent recommandée par le corps médical. Il existe parmi les personnes interrogées, de grands marcheurs qui pratiquent ou ont pratiqué la marche de façon sportive : marche nordique et randonnées ou bien, sports tels la chasse, le tennis ou le golf.

La crainte des chutes suscite des stratégies d'évitement de la foule, de certaines rues ou grands axes très fréquentés, et de l'usage des transports collectifs, lors des heures de pointe.

La pratique de la marche est évoquée spontanément, en tant que mode majeur. Elle s'avère vécue d'emblée, comme **une forme de :**

- **ressource, richesse et liberté inaliénables**, pour les personnes en situation de précarité qui ont ainsi la gratuité de leur mobilité, ainsi que le sentiment d'échapper à toute contrainte et contrôle ;
- **agrément et entretien de soi, pour les plus aisés** et ceux qui sont en relative bonne santé, pour les jeunes seniors qui sont les moins handicapés tant physiquement que socialement et aussi les plus actifs, elle est aussi source de reliance ;
- **devoir envers soi, pour une hygiène de vie** que l'on s'impose, malgré le manque d'envie, les douleurs ou craintes ressenties, pour ceux qui souffrent le plus de handicaps ou de solitude et de lenteur.

Le vélo et Vélib sont utilisés par quelques-uns, mais il existe une conscience aigüe de la **dangerosité de la pratique ce mode dans Paris**, de la part de ces personnes de plus de 65 ans, qui en deux roues, empruntent exclusivement les voies cyclables. L'usage du vélo a souvent été **abandonné par prudence**. Le vélo enfin renvoie les plus âgés à l'époque de la guerre de 40, fait partie du passé et pourtant en est remarqué et bien accepté le développement de l'usage dans Paris. L'offre Vélib est perçue comme s'adressant aux jeunes.

Certains piétons redoutent les vélos, craignent de ne pas les entendre, dans des quartiers où existent des aires ou bandes piétonnes comprenant des pistes cyclables. La présence de **vélos et plus généralement de 2 roues sur les trottoirs** est déplorée par les piétons ainsi entravés dans leurs parcours.

Motos et vélos sont vécus comme dangereux et gênants pour les piétons, sur les trottoirs en particulier. Les obstacles à la marche sont perçus comme nombreux dans les espaces publics parisiens : est déploré parfois le manque d'entretien des espaces publics, le manque de civisme des possesseurs de deux roues et de réglementation concernant leur stationnement.

La moto cependant est utilisée par quelques personnes de cet échantillon, pour le sentiment de liberté et de jeunesse qu'elle fournit, et implicitement au moins, le déni de son propre vieillissement qu'elle procure, au même titre que la conduite de la voiture, hors de Paris, dans quelques cas.

Les mobilités virtuelles ou numériques

Les taux d'équipement en TIC sont élevés chez les Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans interrogés : dans cet échantillon de 118 personnes, 108 possèdent un téléphone portable et 90 un ordinateur au moins.

L'ordinateur est utilisé pour des tâches intellectuelles, de la part de ceux qui ont encore des activités. Il reste un outil de travail, voire constitue la preuve du maintien d'activités professionnelles. Il est utilisé aussi pour des recherches d'informations, y compris en termes de déplacements, et pour l'échange de courriels avec les amis et membres de la famille. En revanche, les achats sur Internet sont souvent évités, par peur des escroqueries à la carte bancaire et restent préférés, pour l'achat de billets de train, les guichets de vente de la SNCF qui permettent d'y trouver un contact humain. **Le téléphone portable est vécu surtout comme un outil sécuritaire**, un moyen d'être joignable pour les siens et d'appeler en cas d'urgence ou d'accident. Les conversations sur portables sont décrites comme restreintes en termes de durée, et évitées dans les transports collectifs, par ces plus de 65 ans.

IV/ Les attentes exprimées

Les attentes portent essentiellement sur une meilleure accessibilité des transports collectifs, sur des marches moins hautes d'accès au bus, des aménagements permettant aux bus de s'arrêter près du trottoir, des escalators et ascenseurs dans les stations de métro et les gares. Ce sont là les demandes les plus récurrentes.

La demande de confort est également très prégnante de la part des personnes qui se sentent fragilisées. Sont déplorés en particulier les **manques de lieux où s'asseoir** dans les espaces publics parisiens.

La qualité des informations reste à améliorer, notamment dans les espaces de transport : ainsi les **annonces sonores** sont perçues parfois comme peu compréhensibles et sont déplorés l'absence d'indication sur les directions des lignes de métro et le manque de personnel pour l'information.

Des services supplémentaires d'accompagnement des personnes âgées et d'information sont souhaités dans les gares et les stations de métro, la non visibilité des agents étant souvent critiquée dans les espaces de transport. **Un besoin de réassurance** et d'aide émerge fortement de la part de ceux qui se sentent les plus fragilisés par la diminution de certaines capacités (visuelles, auditives...) et qui, ayant des mobilités moins routinières que les actifs, se retrouvent parfois dans des espaces inconnus.

Il existe aussi de fortes attentes d'amélioration de l'entretien des espaces publics parisiens : des trottoirs notamment, des espaces piétonniers. Est préconisée parfois une

réglementation plus stricte concernant le stationnement et l'usage des vélos et motos sur les trottoirs, les véhicules stationnés dans les couloirs de bus, gênant leurs arrêts.

Sont aussi souhaitées des offres d'activités associatives, permettant l'entretien de soi, la rencontre, le partage d'activités, à l'échelle du quartier. Le rôle des associations auxquelles appartiennent une grande partie des personnes interrogées, est toujours apprécié. La ville de Paris est également perçue comme proposant des services à destination des personnes âgées, comme en témoigne la carte Emeraude, le service PAM.

Emerge une demande de civisme plus grand de la part des jeunes et des hommes en particulier, **les femmes étant perçues comme plus compatissantes** et plus aimables à l'égard des personnes âgées ou handicapées.

Les préoccupations majeures de ces plus de 65 ans, par rapport au processus du vieillissement, dès lors qu'ils ne vivent pas en couple, et qu'ils ne sont plus investis dans des activités associatives ou intellectuelles, portent sur **la peur de la perte de liens**, au regard de la retraite, du décès des amis, des conjoints, de l'éloignement des enfants parfois.

Paris se révèle vécu de façon ambivalente, puisque cette ville est rassurante et satisfaisante au plan de la diversité des services qu'elle offre, valorisante et attractive par sa beauté, mais reste posée **la question du lien social pour ses résidents les plus âgés**, en particulier ceux de catégories sociales modestes, dont **les femmes seules : divorcées et veuves**, n'ayant que de petites retraites.

V/ Conclusions

L'âge n'apparaît pas comme la variable la plus discriminante par rapport aux situations de vieillissement et aux mobilités des personnes âgées. Outre les diminutions de capacités et handicaps, la situation familiale, le capital culturel, social, économique et surtout **les parcours antérieurs de vie, semblent déterminants**.

Le maintien d'activités professionnelles, associatives, culturelles semble contribuer à un vécu positif de l'avancée en âge, à un maintien des liens sociaux, grâce à l'investissement dans des projets ou activités partagés. Outre les engagements citoyens et associatifs, ce sont ceux qui ont des professions intellectuelles et artistiques qui maintiennent le plus longtemps leurs activités. En revanche, **le passage à la retraite** apparaît pour d'autres, qui ont été des salariés, **un moment de changement de rythme**, de réorganisation de leurs mobilités.

Les mobilités des Parisiens et Parisiennes âgées de plus de 65 ans sont non routinières, ne sont plus des mobilités pendulaires dictées par les horaires de travail, puisque la plupart sont à la retraite, d'où **l'importance des informations** sur les réseaux, dans les lieux du transport, et des facilités d'usage.

L'abandon de l'usage de la voiture, même s'il n'est pas douloureux à Paris est plus prégnant que le renoncement aux modes de transports collectifs, ces renoncements faisant **l'objet de dénis**, puisque subsiste la notion de choix. Le mode de substitution au métro et au RER, est le bus qui est considéré comme choisi.

La proximité des offres de transports collectifs et leur diversité font partie des éléments les plus appréciés à Paris, voire constituent un avantage majeur de cette ville. Ce sont les

modes ferrés tels le métro et le RER qui sont le plus souvent abandonnés au cours du vieillissement, en particulier lors du passage à la retraite, au profit de l'usage du bus, parfois du taxi, et de la pratique plus intensive et systématique de la marche.

La qualité des transports collectifs à Paris est évaluée par les Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans, au travers essentiellement de leur : **accessibilité, confort, sécurité physique, informations** et de la **convivialité** de leurs usagers.

Si le bus est perçu systématiquement comme le mode le plus adapté aux personnes âgées, son réseau pâtit cependant, d'un **manque de lisibilité**, par rapport au plan du métro parisien, dont le réseau est connu et sert de référence en termes de mobilités aux hommes en particulier. **Le bus est aussi un mode féminin** : il est plus utilisé, plus apprécié et son réseau est mieux connu par les femmes que par les hommes, dans cet échantillon...

Parmi les attentes génériques détectées par Marion Tillous, dans le cadre de travaux menés pour le GO4 du Prédit : « *Projets de vie et de mobilités durables : pour bien vieillir dans les territoires en 2030* », celles qui sont confirmées dans le contexte parisien, sont :

- **Rythme calme** : cette attente est particulièrement forte à Paris, cette ville étant vécue comme **relativement fatigante**, par de personnes en situation de vieillissement, dont le passage en retraite a permis un rythme choisi ;
- **Autonomie physique et liberté de choix** : cette double attente générique exprimée par toutes les populations en situation de vieillissement, dans tous les territoires étudiés, se révèle particulièrement forte à Paris ! **La liberté que procure l'anonymat** fait partie des raisons de choix initiales de Paris, des avantages spontanément attribués à cette « grande et belle » ville, par une partie des femmes interrogées. Choisir d'habiter Paris, c'est : **le choix de la liberté**, d'aller et venir, de choix de vie !
- **Proximité spatiale et sociabilité** : sont des attentes qui vont souvent de pair et qui sont satisfaites par la « vie de quartier », par les activités professionnelles ou associatives ; ces attentes émanent surtout des personnes vivant seules, de veuves confrontées à la solitude ;
- **Sécurité physique et confort** : sont des attentes exprimées autant par les hommes que par les femmes et ce, dans toutes les tranches d'âges considérées ; cette attente de sécurité et de confort tant psychologique que physique, sous tend en grande partie la notion de qualité de transport, que véhicule souvent le train, le TGV en particulier ;
- **Maîtrise de l'incertitude, information, réassurance** : sont des attentes fortes, qui semblent s'intensifier avec la diminution des capacités, avec l'avancée en âge. La question de la qualité sonore des annonces, du repérage sur les plans des stations de métro équipées d'ascenseurs ou d'escaliers mécaniques, de la visibilité des agents, des agences est à prendre en considération par les acteurs de l'offre de transport en Ile-de-France pour fidéliser ces usagers âgés. Autant d'attentes révélant un double besoin de la part des Parisiens âgés : d'information et de réassurance...
- **Sociabilité** : Cette attente n'émane à Paris que de personnes n'ayant plus d'activités professionnelles ou associatives et qui ont des mobilités restreintes. Il s'agit d'une attente spécifique aux classes les plus défavorisées et à des femmes vivant seules.

Des attentes génériques sont plus faiblement exprimées à Paris, telles :

- **Aménités** : cette attente est faible à Paris au regard de la palette des offres culturelles de la ville. Cependant, des attentes d'aménités sont exprimées par rapport aux espaces publics dont est souhaité le développement du verdissement et un réenchantement...
- **Solidarités intergénérationnelles** : Les liens familiaux sont parfois distendus par les rythmes et modes de vie parisiens ou par l'éloignement des enfants, et par ailleurs, les femmes sont très impliquées dans l'accompagnement de leurs aînés.
- **Citoyenneté** : Cette attente est satisfaite à Paris, par la vie associative, professionnelle, l'engagement dans des conseils de quartiers...

La comparaison des résultats obtenus avec la recherche menée en 2005 sur : « *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées* » et cette recherche, menée en 2012, sur « *Le renoncement aux différents modes de transport collectif de la part de Parisiens et Parisiennes âgés de plus de 65 ans* » révèle des différences en fonction des territoires habités.

- **Une moindre dépendance à la voiture de la part des Parisiens**, comparativement aux douleurs du deuil éprouvées par des personnes vivant en zone périurbaine ou en milieu rural. Ce moindre usage de l'automobile de la part des Parisiens est vécu et défini comme l'heureuse conséquence de la politique de la ville, en faveur des modes doux et en particulier du vélo, et au regard du développement satisfaisant des offres de transport collectif à Paris. Les Parisiens ayant renoncé à l'usage de la voiture à Paris, pour ceux qui ont été des fans d'autos, évoquent leur passé de conducteurs avec quelque nostalgie, tandis que d'autres affichent une distance à l'égard de cet objet du passé, voire dépassé, polluant et onéreux, qu'est l'automobile. Certains Parisiens de plus de 75 ans soulignent que leur arrêt de la conduite est dû aux difficultés de circuler et de stationner à Paris, mais certains déclarent aussi avoir décidé d'arrêter de conduire, par prudence, suite à leurs pertes de capacités et en particulier d'attention et de vigilance...
- **L'attrait des offres de transport collectif dans Paris** est souligné par cette dernière recherche. Bus et métro sont les deux principaux modes de transports collectifs perçus dans Paris. La proximité des stations et la multiplicité des dessertes sont toujours mises en exergue, en tant qu'avantages, dans tous les arrondissements et quartiers habités. Il existe une bonne connaissance des maillages du métro et de la part des femmes surtout, des lignes de bus desservant leur quartier. Les hommes se réfugient-ils derrière une méconnaissance du réseau bus, pour masquer une préférence pour la fiabilité et l'image du métro ? Ce mode rapide et fiable, est en effet attribué aux actifs. Ou bien le manque de lisibilité des lignes de bus est-il dû au manque de logique de quartier, dans l'information, et constitue-t-il un réel frein à l'usage des bus ?
- **L'usage des transports collectifs constitue pour les personnes âgées, une garantie d'autonomie**, une occasion de marcher, de porter un regard sur la ville, d'accéder aux services, commerces, aménités, mais aussi une opportunité de coprésence, de rencontres, de confrontation à l'altérité. Ce sont dans les transports collectifs que les personnes âgées prennent conscience de leur âge, quand leur est proposée une place assise, à l'occasion d'une rencontre avec le regard de l'autre.

- **Après avoir investigué « le deuil de l'objet voiture »**, le renoncement aux différents modes de transport collectif de la part de personnes en situation de vieillissement, apparaît « en creux ». L'abandon d'un mode de transport collectif n'est pas douloureux, voire est occulté, puisque lorsque l'un des deux principaux modes perçus est abandonné, tel le métro, reste encore la possibilité de l'usage du bus. Quelques personnes seulement, n'appréciant pas ou ne connaissant pas le réseau bus, redoutent de devoir un jour renoncer au métro, tant ce mode est lié à la vie à Paris !
- **La marche est une pratique** majeure, associée à l'usage des transports collectifs, dans Paris, à la mobilité parisienne en général. Les femmes sont plus sensibilisées que les hommes aux **bienfaits physiques de la marche**. Avec l'avancée en âge, elle repèrent des **signes de déprise** tels : l'abandon du port de chaussures à talons, pour marcher plus confortablement en chaussures plates, la perte de la capacité à courir pour prendre un bus, le besoin ressenti de s'asseoir, de faire des pauses au cours d'un trajet à pied, **le ralentissement de leurs pas**, devenu plus incertains...
- **La lenteur de la marche** est systématiquement évoquée par ceux qui utilisent une canne, mais également par ceux qui n'en utilisent pas, mais éprouvent des douleurs, qui sont conscients de leur ralentissement subi. Cette lenteur du corps est vécue implicitement au moins, par ceux qu'elle concerne, comme **allant à l'encontre du rythme parisien**, induit par les actifs.
- **L'immobilité dans les mobilités des personnes en situation de vieillissement ou encore les pauses assises**, est un élément important, **garantissant un rythme calme** dans les trajets effectués. Or les arrêts de bus sont perçus comme équipés de façon restreinte de sièges et est souvent déplorée **l'absence de bancs** dans la ville.
- **La dangerosité des espaces publics parisiens est attribuée par les personnes âgées à la multi modalité**, à la circulation simultanée des voitures particulières, taxis, des engins motorisés (motos, scooters), des bus, des vélos. Elle est perçue comme issue de **la complexification de l'aménagement** des voies de circulation : certains grands axes sont décrits comme particulièrement dangereux à traverser.

4/ Intervention du 4 octobre 2012 dans le cadre du programme Paris piéton à la DVD de la Ville de Paris

Intitulé proposé :

La marche pour des Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans

I/ Introduction

Cette intervention est inspirée et nourrie par les résultats de différents travaux que j'ai menés sur les mobilités des personnes âgées, au cours des dernières années, et en particulier, reprend les principaux résultats issus de la première phase de recherche qualitative pour le GO2 qui porte sur le thème : Vieillesse de la population et qualité/sécurité des systèmes de transport, du Prédit. L'intitulé de notre recherche est : « *Le renoncement aux différents modes de transports collectifs de la part de Parisiens et Parisiennes âgés de plus de 65 ans* », cependant la consigne que nous avons utilisée pour annoncer notre thème de recherche aux personnes sollicitées, pour ne pas induire la notion de renoncement, était : « *une recherche sur les mobilités des Parisiens et Parisiennes âgées de plus de 65 ans* ».

La marche concerne toutes les populations, dont les plus fragilisées, que ce soit au plan physique - tant qu'est encore possible l'usage de ses jambes - économique, social ou psychologique. La population de Paris n'échappe pas au phénomène du vieillissement et c'est pourquoi il apparaît d'autant plus important de faciliter la marche dans cette ville, pour ses résidents âgés qui pâtissent de diminutions de capacités.

Pour favoriser la marche dans Paris, revaloriser cette pratique et sécuriser les piétons âgés, il convient de **comprendre** :

- **leurs vécus de la ville de Paris** au travers des avantages et inconvénients perçus
- **leurs perceptions des offres de mobilité** et en particulier transport collectif,
- **leurs motivations à marcher**, leurs vécus de cette forme de mobilité en elle-même, et par rapport aux autres modes,
- **les circonstances et motifs des déplacements pédestres** de ces personnes, les lieux privilégiés de marche dans Paris, ou destinations favorites, les espaces publics appréciés,
- **les satisfactions et bénéfices** retirés de la pratique de la marche dans Paris,
- **la nature des freins** à marcher dans Paris, les lieux évités, les craintes ressenties par rapport à la marche et enfin, les obstacles à la marche, les déclencheurs même discrets, d'arrêt de l'usage d'un mode de TC, voire de la pratique de la marche...

Le recueil de l'information de cette phase de recherche a été long et difficile. Dès lors que nous n'étions pas introduits auprès des personnes de plus de 65 ans contactées, nous n'avons essuyé que des refus dans les espaces publics. En revanche le meilleur accueil nous a été réservé dès lors que nous étions soutenus, présentés par une association ou une institution. D'où nos remerciements les plus sincères, pour l'aide précieuse qu'ont bien voulu nous apporter les associations : **Old Up, Araxa, Les Amis de Pontigny-Cerisy, les Babayagas**, ainsi qu'aux membres **des CASVP du 10^{ème}, 18^{ème}, 20^{ème}** et à **Monsieur Marc Prochasson de la Mairie du 20^{ème}**.

Ont été analysés à ce jour, 111 entretiens semi directifs, d'une durée chacun d'une heure, à une heure et demi, menés auprès de **Parisiens et Parisiennes de 65 à 88 ans**, habitant différents arrondissements et quartiers de la capitale, en tant que propriétaires ou locataires de leur logement, pâtissant tous de diminutions de capacités, au minimum la vue, d'où le port de lunettes, ou de handicaps telles des difficultés de marche, douleurs, d'où usage d'une canne pour 18 personnes. Bien que conséquent et relativement inhabituel en termes de taille, dans le cadre d'une approche qualitative, cet échantillon de 111 personnes, est composé de **67 Parisiennes et de 44 Parisiens**.

Nous rappelons que **cet échantillon n'est nullement représentatif**, mais qu'il est très diversifié, et c'est cette variété de situations et de profils rencontrés, qui en fait sa richesse.

Il est composé en termes de

- **tranches d'âges : 49 personnes de 65 à 74 ans, 42 personnes de 75 à 84 ans et de 20 personnes de 85 ans et plus ;**
- **classes sociales : 51 personnes sont de classes sociales moyennes**, 42 de classes sociales favorisées et 18 personnes de classes sociales défavorisées, dont certaines personnes en situation de précarité ;
- **logement : 80 propriétaires et 31 locataires**, dont 7 de logements sociaux et 2 de chambre d'hôtel.
- **tailles du logement habité : 21 personnes vivent dans de grands appartements de 5 pièces et plus, 67 vivent dans 3 à 4 pièces**, et 23 personnes vivent dans des 2 pièces, studios, chambres d'hôtel.

Comme le spécifiait l'appel à recherche du GO2, **toutes les personnes interrogées pâtissaient de diminutions de capacités** liées à l'avancée en âge, telle la plus courante : une diminution de la vue, exigeant le port de lunettes pour **102 personnes**. De surcroît, parmi ces 111 personnes, **94 consomment quotidiennement des médicaments** (dont « *juste des somnifères* » !) et que des handicaps en termes de mobilité, nécessitant l'usage d'une **canne, concernent 18 personnes**. Enfin, **17 personnes portent un appareil auditif**. Bien que ce critère n'ait pas été retenu, certaines femmes **souffrent d'obésité**, ce qui constitue un réel handicap par rapport aux mobilités en général et à la marche en particulier.

Nous souhaitons contribuer à vous apporter, par ces résultats de notre recherche qualitative approfondie, par ceux portant en particulier sur la marche, un éclairage sur **le prisme des parisiens âgés, concernant les lieux de la marche, les espaces publics parisiens**, ce prisme nous apparaissant pertinent par rapport à l'objet de cet atelier, auquel vous avez eu l'amabilité de me convier, ayant pour intitulé: « **Permettre aux populations fragiles de vivre mieux dans l'espace public** ».

II/ La marche une garantie d'autonomie pour les Parisiens âgés

Il apparaît au travers de ces 111 entretiens sur le thème des mobilités, menés dans les différents arrondissements et quartiers de Paris, auprès de résidents de plus de 65 ans, que la marche est **vécue par les plus âgés et ceux qui se sentent les plus fragilisés**, physiquement mais aussi psychologiquement, comme **une ultime liberté de mouvement dans la ville**. La marche constitue l'occasion d'établir **un rapport intime à la ville**, elle est source de contacts avec l'extérieur, de rencontres et de convivialité.

La marche est évoquée et décrite spontanément, comme un **mode majeur de mobilité** des Parisiens interrogés. Il faut souligner d'emblée, qu'elle s'avère vécue comme **une forme de :**

- **ressource, richesse et liberté inaliénables, pour les plus pauvres**, pour les usagers exclusifs des TC, pour des hommes d'origine étrangère, c'est notamment une pratique de mobilité majeure, voire exclusive, pratiquée en solitaire, dont le temps moyen quotidien est toujours estimé à plus d'une heure ; c'est dans certains cas, un moyen d'éviter tout risque de contrôle policier et tout dépense aussi ; « *Je vais où je veux gratuitement !* »
- **d'agrément et d'entretien de soi, pour les plus riches** et ceux qui sont en relative bonne santé, pour les femmes, **les jeunes seniors de 65 à 74 ans**, les personnes les moins handicapées tant physiquement que socialement, les plus actifs professionnellement ou engagés dans des actions citoyennes, associatives ; « *J'aime marcher et ça me fait du bien !* »
- **de devoir** envers soi-même, pour sa propre santé physique et psychologique, pour une **hygiène de vie** que l'on s'impose, malgré le manque d'envie, les douleurs ou craintes ressenties, pour ceux qui pâtissent le plus de handicaps, de solitude, de lenteur subie et ceux qui utilisent des cannes : des personnes de **plus de 75 ans voire plus de 85 ans** dont les mobilités s'inscrivent essentiellement dans leur quartier et n'excèdent pas ½ heure. « *Je me force à marcher !* »

« *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées* » est particulièrement douloureux, comme nous l'avons démontré, en milieu périurbain ou rural, en revanche **à Paris il s'agit plutôt d'un sage renoncement**. Les Parisiens savent qu'ils sont privilégiés en terme de mobilité, puisqu'ils peuvent bénéficier de multiples offres de transport en commun, à proximité de leur domicile. Ce qui est redouté, c'est de devoir faire un jour, « le deuil de la marche », de l'usage de ces jambes...

La perte de cette première et dernière mobilité qu'est la marche étant vécue par tous, comme la fin de l'autonomie, une entrée dans la grande dépendance nécessitant de faire appel à des services à domicile ou de rentrer en maison de retraite, ce qui est toujours redouté.

La marche garantit, à Paris, l'autonomie des personnes âgées, dont en particulier la possibilité de faire ses courses quotidiennes dans son quartier, à proximité du domicile, chez « ses » commerçants. Elle permet aussi de jouir des offres de la ville, tant culturelles, commerciales, que professionnelles, associatives ou de transport. Elle est un entre-deux, dans l'usage de tous les transports collectifs. Enfin, la marche permet de profiter de la ville elle-même, de la "redécouvrir" pour ses résidents de longue date.

Le passage à la retraite, pour les salariés au moins - parce qu'il est vécu et caractérisé à leurs yeux, par une disparition des contraintes temporelles et un rythme de vie plus calme - favorise la pratique de la marche et provoque parallèlement, l'abandon progressif du métro - dès qu'il n'y a plus de contraintes horaires - ainsi qu'un moindre usage de la voiture. Les retraités qui constituent les trois quarts de l'échantillon, n'ont en effet plus de mobilités pendulaires régulières.

Les parcours de vie antérieurs sont déterminants par rapport aux situations rencontrées et même par rapport à la pratique de la marche ! La marche renvoie ainsi que le vélo à des souvenirs et des pratiques de l'enfance, de l'adolescence, notamment pour ceux qui ont vécu

en milieu rural ou dans de petites villes au cours de leur jeunesse, qui ne sont pas des Parisiens de longue date...

Il existe de la part de toutes les personnes interrogées, une fierté d'habiter Paris et ce, quels que soient les niveaux sociaux, la situation familiale, le nombre de pièces du domicile, le statut de locataire ou de propriétaire, l'arrondissement et le quartier habités. Cette fierté de résider dans "une des plus belles villes du monde" si ce n'est "la plus belle" est particulièrement réactivée lors de sorties du domicile, à l'occasion de marches dans la ville ou de trajets en bus. C'est dans ces deux circonstances essentiellement que la ville peut être regardée et admirée.

Le bus est le dernier mode de transport collectif utilisé, celui qui apparaît toujours comme le plus adapté aux personnes âgées. Il est en effet souvent préféré par les femmes surtout, au métro et au RER, perçu comme moins fatigant que les modes ferrés souterrains, exigeant d'emprunter des escaliers. Le complément modal du bus est la marche en extérieur, dans la ville. Ce type de marche est vécu comme moins fatigant et plus agréable que les déplacements pédestres dans les espaces souterrains des stations et gares. Des stratégies de détours par l'extérieur sont développées par des femmes, pour éviter de longs changements de lignes de métro, les stations vécues comme les pires, étant : gare du Nord, Montparnasse, Châtelet...

III/ La marche permet une appropriation de son quartier, de son arrondissement, voire de sa rive !

"Sa rue", plus précisément celle où l'on habite, fait l'objet de nombreux commentaires, puisque arpentée quasi quotidiennement, au moins pour les courses de proximité. Les commerces de la rue où l'on réside sont fréquemment mentionnés dans un souci implicite de démontrer qu'à Paris "tout est à proximité". Sont commentées dans certains cas, les transformations de cette rue, voire du quartier au fil des années.

Deux principaux types de transformations sont évoqués : la "boboïsation" qui recouvre une disparition des populations d'origine étrangères ou des classes populaires, particulièrement évoquée par des habitants du nord et de l'est de Paris, et le nombre croissant de boutiques de vêtements bon marché, ou de commerces chinois, en remplacement des commerces traditionnels de bouche. Quelques développements de la vie nocturne parisienne sont mentionnés, dans les quartiers et rues qualifiés de « branchés » rue Oberkampf, à Belleville, près de Bastille, qui sources de nuisances sonores. En même temps, cette vie nocturne constitue un élément de sécurisation, pour rentrer chez soi, à pied le soir.

Les marchés sont évoqués spontanément dans de nombreux quartiers qualifiés de populaires tels : Bastille, Richard Lenoir, dans le 11^{ème}, Belleville, Jourdain, dans le 20^{ème} et le 19^{ème}, et dans des quartiers plus « bobos » tels : l'avenue d'Italie, dans le 13^{ème}, Mouffetard et Gobelins, dans le 5^{ème}... Les marchés en revanche ne sont pas mentionnés dans les quartiers bourgeois. Ailleurs, ils constituent des occasions récurrentes de marches et de déambulations agréables dans le quartier habité, des modes d'animations appréciés, dès lors que les espaces occupés par les commerçants redeviennent ensuite piétonniers.

Les espaces verts, squares, jardins et parcs sont à Paris des lieux de promenade particulièrement appréciés des Parisiens et en particulier des Parisiennes âgées. Le manque de nature ressenti dans Paris est parfois une des raisons de départ vers la province des Parisiens âgés, d'où l'importance du maintien des espaces verts, voire du développement de la

nature dans la ville pour que celle-ci garde son attractivité. Les parcs parisiens, la coulée verte et même les cimetières sont mentionnés en tant que lieux de verdure.

La notion de rive est très prégnante dans la délimitation des territoires fréquentés où est pratiquée la marche par des Parisiens et Parisiennes âgés : émerge un clivage entre "ceux de la rive gauche" et "ceux de la rive droite" qui témoigne en fait, de l'attachement à l'arrondissement habité et à la rive sur laquelle se situe cet arrondissement ! Au travers du rejet de certains arrondissements tels le 16^{ème}, ou bien le 19^{ème}, par ceux qui n'y résident pas, émerge une représentation de Paris clivée non seulement par les rives de la Seine, mais entre l'ouest et l'est, nord et sud.

IV/ La marche selon le genre et les différents types de marches

Les femmes de 65 ans à 74 ans au moins, semblent plus sensibilisées que les hommes aux bienfaits de la marche au plan physique, en termes d'entretien de soi : cette pratique leur a d'ailleurs souvent été recommandée par leur médecin quand ces personnes ont ou ont eu des problèmes de santé (en particulier des problèmes d'ordre cardiaque ou vasculaire). Nombreuses sont les Parisiennes de plus de 65 ans qui affirment marcher quotidiennement au moins une heure, par souci de prendre soin d'elles-mêmes.

Ces pratiques de marche dans Paris se doublent parfois de pratiques de loisirs, de randonnées hors de Paris, voire de pratiques sportives, telles pour les plus favorisées socialement, le tennis ou le golf. Certaines personnes par ailleurs, propriétaires d'une résidence secondaire, associent la marche à une activité de loisir à la campagne et ont le sentiment de ne pas beaucoup marcher à Paris, si ce n'est pour aller faire leurs courses ou prendre un bus ou un métro. D'autres en revanche, estiment que c'est à Paris que l'on marche le plus ! Ce que semblent confirmer les résultats du questionnaire filtre, puisque parmi 111 personnes âgées, 79 personnes estiment marcher plus d'une demi heure par jour à Paris, dont : **41 personnes estiment marcher 1/2 heure à 1 heure** et **38 personnes qui estiment marcher plus d'1 heure** par jour (jusqu'à 5h ou 7h !). 32 personnes ne marchent que très peu, puisque moins d'une demi heure déclarée!

La marche s'avère une pratique qui permet aux personnes âgées, non seulement de réaliser leurs activités associatives, professionnelles et culturelles, mais aussi implicitement et explicitement, **d'évaluer leur forme physique**. Si dans cette autoévaluation, intervient d'abord pour les hommes comme pour les femmes, la vitesse ou la lenteur de leur pas, leurs facilités ou difficultés à marcher, la question du type de chaussures portées ne se pose que pour les femmes, exclusivement. L'abandon des chaussures à talons qui sont systématiquement un symbole d'élégance pour les Parisiennes de plus de 65 ans, pour marcher plus confortablement en chaussures plates, comme le renoncement à courir "derrière un bus", sont des marqueurs de leur propre vieillissement aux yeux des femmes.

Les Parisiens apparaissent comme de moins grands marcheurs que les Parisiennes, en raison d'un usage plus fréquent que chez les femmes, de la voiture - quand ils ont des activités professionnelles ou associatives, des contraintes de déplacements en banlieue, ou quand il s'agit d'époux qui aident de leur compagne, plus handicapée qu'eux - d'une moindre prise en charge des courses, par rapport aux femmes, quand ils sont en couple, d'un moindre souci d'entretien de soi, d'une moindre importance accordée à leur santé et à leur silhouette... Les femmes sont de surcroît souvent au service de la mobilité de leur mère. Cependant, il existe des exceptions parmi les hommes interrogés : si certains dans cet échantillon, affirment "se

forcer à marcher", d'autres en revanche, ne se déplacent qu'en marchant, parcourant de longues distances à pied, dans Paris, ce qui peut être **le cas des plus sportifs**, ou bien **des plus démunis**.

La marche fait l'objet d'une catégorisation en fonction des motifs et circonstances, de la part des personnes interrogées et émergent quatre types de marche :

- **la marche pour les courses** dans le quartier, quasi systématiquement abordée et pratiquée au quotidien, qui pourrait être qualifiée de "marche minimum" solitaire ;
- **la marche "avec un but précis"** qui est celle des plus actifs, des jeunes seniors, ce type de marche peut dépasser l'aire du quartier, pour atteindre un lieu déterminé à l'avance dans un autre arrondissement : avoir un but est important pour des femmes qui rejettent souvent la vacuité inhérente à la notion de déambulation;
- **la déambulation ou promenade** qui se pratique à deux généralement, avec le conjoint, un enfant (en particulier la fille) ou une relation amicale ; ces mobilités accompagnées ou d'accompagnement, se pratique de préférence dans les parcs et jardins et sur les larges trottoirs de certaines avenues, boulevards ou rues telle la rue de Rennes;
- **les "traversées de Paris"** par de grands marcheurs : ces longues et grandes marches solitaires peuvent recouvrir un bénéfice de santé, d'entretien de soi ; ce sont des modes de redécouverte de la ville, l'occasion d'emprunter parfois des itinéraires inconnus, ou bien d'atteindre un monument (la tour Eiffel, l'Arc de Triomphe) et enfin, la sécurité pour certains...

En dehors de ces "traversées", il semble exister cependant des itinéraires pédestres privilégiés ou habituels pour les Parisiens âgés. Ces itinéraires ont été choisis en général par rapport à leur **agrément**, leur **confort** en terme de marche (leur « marchabilité ») et à leur relative **sécurité**. Les quartiers centraux du « vieux Paris » sont particulièrement attractifs, dont le quartier latin !

Sont évités en revanche, en tant qu'espaces de marche, les arrondissements opposés géographiquement et socialement en termes de représentations, à celui où l'on réside, ainsi que les parvis de certaines gares, telle la gare du Nord.

Plus globalement, tous modes confondus, trois grands types de pratiques de mobilités émergent de cette recherche auprès d'habitants de Paris, de 65 à 88 ans :

- **les grandes mobilités multimodales**, de la part de ceux qui se sentent encore jeunes, qui sont actifs professionnellement, ou au plan associatif et qui estiment ne pas avoir de problèmes de santé ; les « jeunes seniors » vivant en couple, sont les plus mobiles dans Paris et en dehors de cette ville.
- **les doubles mobilités** de la part de ceux qui sont bi résidentiels, possédant une résidence secondaire et partageant leur temps entre Paris et la province : ils ont des mobilités parisiennes, essentiellement en transport collectif et par la marche, et en province utilisent la voiture et parfois le vélo;
- **les mobilités restreintes** à l'échelle du quartier presque exclusivement : ces mobilités émanent de ceux qui utilisent une canne, éprouvent des difficultés à marcher, qui ne possèdent pas de voiture ou qui ont totalement renoncé à son usage. Ces derniers sont les plus âgés et les plus attentifs aux espaces publics, ils sont soucieux de leur sécurité et de leur confort, y compris en termes de marche ; pour les plus aisés, l'usage des taxis permet d'élargir les mobilités.

IV/ Les vécus et stratégies de marche dans Paris

Pour ceux qui sont en bonne santé - même s'ils portent des lunettes et qu'ils prennent des médicaments quotidiennement – **la marche est un plaisir**, un mode de mobilité que la retraite semble avoir mis en évidence. Ce mode est jugé **efficace, fiable, souple, adapté à la ville**. Il permet de réaliser toutes ses activités, parfois encore professionnelles, associatives, citoyennes, de loisirs culturels ou sportifs, de rencontrer ses amis, sa famille.

Les personnes âgées de 75 ans et plus, sont sensibilisées aux risques de chutes et ce, d'autant plus quand elles en ont déjà fait l'expérience. D'où une certaine vigilance, de la part des personnes qui se sentent fragilisées physiquement, par rapport aux surfaces sur lesquelles elles se déplacent. La question de la diminution des capacités visuelles, de la perte d'équilibre, des douleurs dans les articulations sont des sources de préoccupations et de sérieux freins par rapport à la marche. Ainsi sont déplorés parfois les trottoirs étroits ou déformés par des racines d'arbres, le manque d'entretien de ces espaces publics, et plus souvent encore, l'encombrement par le stationnement de deux roues motorisés. L'envahissement des trottoirs par les motos et scooters suscite des réactions de **rejet de ces engins motorisés**.

Les vélos sont parfois redoutés par les piétons âgés qui ne les entendent pas arriver, dans certains espaces tels les quais (du bassin de la Villette, du canal Saint Martin...), en général dans les espaces piétonniers comprenant aussi des pistes cyclables. L'usage du vélo, dont est remarqué le développement à Paris, renvoie les plus âgés, à l'époque de la guerre de 1940 et est le plus souvent, jugé dangereux, au regard de la densité de la circulation. La pratique du vélo a souvent été abandonnée. **L'offre Vélib est plutôt perçue comme à destination des jeunes** et dans cet échantillon, cette offre est presque aussi souvent utilisée qu'abandonnée par les personnes âgées de plus de 65 ans.

Des stratégies d'évitement des foules sont mentionnées dans les quartiers les plus centraux de Paris, à certains moments au moins, telle la rue de Rivoli, lors des soldes ou en fin de semaine, en particulier le samedi. Est évitée également par des personnes soucieuses de leur confort, la fréquentation du métro aux heures de pointe. L'agoraphobie semble augmenter avec les fragilités ressenties, la foule étant vécue comme dangereuse.

Les personnes âgées qui utilisent des cannes, ou qui ont des difficultés à marcher, soulignent l'absence de lieux où s'asseoir dans les espaces publics parisiens. La disparition progressive des bancs publics dans Paris et ce qui est perçu comme un manque de places assises dans les arrêts de bus, sont déplorés par ceux qui ressentent une fatigue en marchant. Dans les stations de métro ou de RER, les sièges "*en entonnoir*" sont rejetés par les femmes surtout, tant il apparaît délicat pour certaines de s'en extraire!

Le mobilier urbain parisien perçu comme conçu pour éviter leur usage prolongé par les SDF, pénalise les personnes âgées, les prive d'un confort dont elles sont en attente. Les cannes sièges sont très appréciées parce que compensant la difficulté de s'asseoir dans Paris, en dehors des terrasses de cafés, souvent jugées envahies par des trentenaires.

Est soulignée la dangerosité de la traversée de certains grands axes de circulation tels le boulevard Magenta dans le 10^{ème}, le boulevard St Marcel dans le 13^{ème}, qui sont équipés de couloirs de bus, de voies de circulation automobile et de pistes cyclables. Ces traversées sont vécues comme dangereuses, au regard de la lenteur de la marche des personnes interrogées,

de la circulation des différents modes, dans les différents espaces de circulation qui leurs sont dédiés (bus, vélos, voitures) et en raison des bordures à enjamber. Les stations de surface implantées au milieu de la chaussée, sont perçues comme d'un accès difficile, voire dangereux et dénommées parfois des "*tue grands-mères*"!

Des stratégies d'évitement de stations de métro ou de gares sans ascenseur ni escalator sont également mentionnées de façon récurrente et est préconisé un signalement sur les supports d'information, des stations équipées. Cette dénonciation d'une insuffisance d'informations pour les voyageurs, quant aux stations de métro équipées d'ascenseurs et d'escalators mériterait d'être prise en considération par les acteurs de l'offre, au regard des retards annoncés dans la généralisation de la mise en accessibilité des lieux publics! Sont évoqués aussi des stratégies d'évitement des changements de lignes de métro nécessitant de marcher dans de longs couloirs et sont parfois repérées des solutions alternatives moins fatigantes, en extérieur.

La descente d'escaliers est systématiquement vécue comme plus dangereuse que la montée et l'existence de barre d'appui le long des escaliers, est très appréciée par les personnes âgées. La descente des bus fait l'objet de nombreux commentaires spontanés parce que jugée difficile, voire dangereuse, dès lors que le véhicule ne s'arrête pas le long du trottoir - ce qui est souvent le cas aux yeux des usagers âgés, en raison du stationnement des voitures et véhicules de livraison. La montée dans le bus quand elle devient trop pénible, suscite le renoncement à l'usage de ce mode, d'où l'intérêt de la généralisation des bus à plancher bas, pour répondre aux attentes des populations en situation de vieillissement.

La conduite des machinistes est souvent jugée trop brutale, risquant de provoquer des chutes dans les véhicules, en raison de démarrages brusques et rapides, effectués avant que les voyageurs aient eu le temps de s'asseoir. La lenteur des actions en général, et de la marche en particulier des personnes âgées semble vécue par celles-ci, comme un handicap majeur dans une ville perçue comme peuplée surtout d'actifs, de gens pressés, voire « stressés ». La vie à Paris est implicitement et explicitement associée à une vie professionnelle - c'est d'ailleurs souvent l'itinéraire professionnel et l'offre de travail dans la capitale, qui a amené initialement les personnes interrogées à venir résider à Paris - et le métro de par sa fiabilité horaire est le mode attribué aux travailleurs, à ceux qui ont le plus de contraintes temporelles. La ville de Paris bien que toujours appréciée, voire aimée par ses résidents, peut aussi être vécue par les plus âgés, comme un territoire où est accentuée la solitude des inactifs et de ceux qui sont dans la lenteur.

Le passage à la retraite change le rythme de vie, brutalement pour les salariés de classes moyennes ou modestes, ou bien progressivement, pour les plus favorisés et intellectuels. La vie à Paris est perçue comme associée à un rythme trépidant des travailleurs aux itinéraires pendulaires et sont évitées les « heures de pointe » par les personnes en retraite, pour l'usage des transports collectifs. Ceux qui sont bi résidentiels semblent apprécier l'alternance de rythme et de mobilités. La nuit est un temps de vie aussi pour les Parisiens de plus de 65 ans les plus favorisés, en particulier pour ceux qui « *profitent de Paris* », qui ont des sorties culturelles : théâtre, concerts, cinéma, ou des dîners chez des amis.

Le téléphone portable est un outil possédé par la quasi totalité des personnes interrogées : il est emporté au cours des déplacements pédestres dans la ville, en tant qu'objet sécurisant, permettant de rester en lien avec les siens, en cas de problème (de chutes, d'accident). En revanche, n'est jamais évoqué l'usage d'Internet par rapport à l'organisation de marches dans

Paris.

Si l'ordinateur dont est équipé la majorité, n'est pas utilisé par rapport à la marche, il est utilisé pour les déplacements de plus grande distance, et en particulier par rapport aux horaires SNCF, et par rapport aux pratiques de randonnées ou de marches sportives dans la ville. Nombreux cependant sont ceux qui apprécient le contact direct avec un membre d'une agence SNCF, pour l'achat de leurs titres de transport et qui évitent de payer par carte bancaire sur Internet.

V/ Les attentes des Parisiens et Parisiennes âgés et premières recommandations

Il ressort de ces résultats, que bien que la politique de la ville soit bien acceptée, que soient appréciées les améliorations apportées à l'offre de TC, et en particulier à la circulation des bus, il reste néanmoins des efforts à faire, à Paris, en termes :

- **1/ d'entretien et de développement des espaces publics piétonniers** parisiens, voire d'embellissement, de réenchâtement de ceux-ci ; cette attente de développement du verdissage entrepris à Paris, dont témoigne la coulée verte, d'agrément esthétique, émane de la majorité des personnes interrogées, notamment des femmes ;
- **2/ de conception et d'implantation de mobilier urbain**, permettant d'accéder **au confort d'une immobilité ponctuelle** dans les mobilités, de **faire des pauses** assises ; cette attente de confort est largement exprimée par tous ceux et toutes celles qui éprouvent une fatigue, se sentent fragilisés ;
- **3/ d'informations voyageurs plus lisibles**, quant aux offres de transport collectif les plus accessibles, de **repérage possible des équipements** en ascenseurs et escalators, des stations et gares ; les Parisiens retraités ont des destinations plus variées que les actifs, plus pendulaires en raison des trajets domicile travail. Il sont moins dans l'habitude en termes de mobilités et ont besoin de réassurance de lisibilité des informations dans les lieux inconnus.

Il conviendrait simultanément de :

- **1/ revaloriser la coexistence pacifique de la diversité des rythmes**, issus de la diversité des populations et de la multi modalité parisiennes ; en facilitant par le développement des espaces piétonniers, les pratiques les moins rapides, dont celle de la marche ; en diminuant les vitesses de la circulation automobile, dangereuses pour les piétons ; en offrant aux deux roues des parkings permettant de réduire l'encombrement des trottoirs ;
- **2/ d'innover en matière de transports collectifs doux**, adaptés aux personnes âgées ou handicapées et au rythme lent, tel celui du trot du cheval ou celui du vélo, en tant que moyens de traction ; le processus de démotorisation est à entendre au sens large à Paris : en tant que renoncement à l'automobile et aux modes motorisés en général, au profit de nouveaux ou anciens modes ;
- **3/ de réenchâter la ville** et en particulier les espaces parisiens piétonniers, par de la nature, pour qu'ils soient sources d'agrément et de convivialité, de rencontres, voire d'activités partagées, telles : le jardinage, les jeux...

Toutes les mobilités évoquées au cours de ces entretiens, sont associées aux itinéraires de vie, à des phases de la vie affective, personnelle, professionnelle, sociale, et en particulier elles renvoient :

- aux **grandes transformations** liées à l'avancée en âge, telles celles **qui font événement**

dans la vie des personnes en situation de vieillissement: le départ en retraite, le deuil du conjoint, de la voiture, un accident ou une hospitalisation, un déménagement ;

- et aux **discrètes ruptures de vie** qui sont mentionnées rapidement au cours des entretiens, presque d'une façon anecdotique, mais qui s'avèrent marquantes pour la personne interrogée, telles : une chute, une peur, angoisse éprouvée, un incident, le départ des enfants en province ;

La question du lien social est au cœur de bien des entretiens, qui avaient pourtant pour thème les mobilités au sens large : mobilités résidentielles, déplacements dans la ville et hors de la ville, mobilités virtuelles. Favoriser les liens sociaux, dont est tant redouté la disparition progressive avec l'avancée en âge semble devoir faire partie des priorités. Le rôle des associations est majeur dans le maintien de ces liens sociaux, cependant, des personnes manifestent de fortes attentes de : « **la ville où l'on se rencontre** » **dans les espaces publics**. Cette ville qui, pour la conception du mobilier comme pour l'aménagement des espaces publics, doit faire appel au design for all, reste en partie à inventer. Ne faut-il pas envisager **la création de nouveaux services à la mobilité**, dédiés aux personnes âgées, mais non exclusivement réservés à celles-ci, tels :

- des **accompagnateurs urbains** ayant pour rôle de : « rendre l'espace public convivial et solidaire », mais aussi plus lisible et de permettre un éventuel accompagnement humain ?
- **de nouveaux modes doux, collectifs, de petites tailles** tels, les vélos, poussettes, chariots ou charrettes, qui ont été suggérés par des parisiens de plus de 65 ans.

L'accompagnement humain semble une piste qui ne doit pas être occultée par les apports des nouvelles technologies, et qu'il s'avère nécessaire de développer par rapport à certaines situations de vieillissement, caractérisées par **le sentiment de fragilité, la solitude et la lenteur subies**.

RAPPORT D'ANALYSE DETAILLE

I/ INTRODUCTION

I/ Le contexte

C'est dans le cadre de l'appel à proposition du Groupe Opérationnel 2 du Prédit que cette recherche a été conçue et élaborée. C'est aussi par rapport à une sensibilisation à la question du vieillissement en termes de mobilité, dont témoigne une précédente recherche que j'ai menée en 2005, pour le Groupe Opérationnel 1 du Prédit (« Mobilité, territoires et développement durable ») et Mondial Assistance France: « *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées* » que vous est adressée cette proposition de recherche.

L'arrivée à l'âge de la retraite des générations du « baby-boom » ainsi que l'allongement de la vie conduisent au vieillissement de la population. **Un phénomène à l'échelle nationale, auquel la ville de Paris n'échappe pas**, puisque selon les projections démographiques de l'INSEE, la population des 60/69 ans dans la capitale devrait augmenter de 15%, entre 2000 et 2020. De surcroît, il est à noter que si les Parisiens arrivant à l'âge de la retraite ont eu tendance à une époque, à quitter leur ville de résidence, pour aller vivre dans des contextes moins urbanisés, aux conditions climatiques plus clémentes, ou pour retourner dans leur région d'origine, ce phénomène semble diminuer voire s'inverser. Depuis les années 1990, le retour de Parisiens de plus de 75 ans a été en effet constaté de façon sporadique. Par ailleurs, le fait que la population de Paris concentre les catégories d'actifs les plus aisés de France, se reflète dans les profils des retraités qui bénéficient d'un revenu médian d'environ 23 000 euros par an et par unité de consommation. Cependant, à l'échelle des arrondissements parisiens, il existe de fortes disparités de revenus des aînés : des écarts allant de 1 à 9 ! D'où **la nécessité de prendre en compte divers arrondissements de la ville** et différents quartiers au sein de ces arrondissements.

Ce vieillissement de la population, quelles que soient les échelles territoriales, est un enjeu sociétal majeur qui pose notamment la question de l'adaptation des espaces privés et publics, des services en général et en particulier, des services de mobilité et à la mobilité, aux besoins spécifiques des personnes âgées. Or les acteurs de l'offre de transports collectifs en Ile-de-France ont peut-être trop longtemps considéré leurs clientèles âgées comme des clientèles captives, si l'on s'en réfère à l'émergence de phénomènes d'érosion tels : la diminution du nombre de cartes seniors à la SNCF, ainsi que la baisse de la proportion des clientèles âgées à la RATP. Soulignons cependant l'importance du programme de mise en accessibilité des transports collectifs de la RATP, avec des accès aux bus parisiens, via l'aménagement des arrêts et de leurs abords, l'intégration des normes d'accessibilité aux nouvelles lignes Mobilien ainsi qu'au tramway des Maréchaux.

Si, comme le révélaient les résultats de la recherche menée précédemment sur « *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées* », l'arrêt de l'usage de la voiture particulière est vécu comme une véritable mort sociale, **il est d'autant plus important de revaloriser et de rendre plus accessibles et plus attractifs, les différents modes de transports collectifs** pour ces personnes âgées. Celles-ci ont été définies dans le cadre de cet appel à propositions, comme des personnes : « *présentant des troubles cognitifs, physiologiques ou physiques dus directement au vieillissement ou indirectement à la consommation de médicaments pour des*

raisons liées au vieillissement ». Cette large définition permet certes, d'échapper au seul critère de l'âge, cependant, elle pose le problème dans le cadre d'une recherche qualitative, des capacités à s'exprimer de la part de personnes interrogées, puisque pouvant inclure des individus atteints de lourdes déficiences intellectuelles, liées à certaines pathologies telle la maladie d'Alzheimer et les maladies apparentées. Aussi ne nous centrerons-nous dans cette recherche, que sur des personnes âgées, ne présentant que des troubles légers.

II/ L'état de l'art et les hypothèses

Le vieillissement de la population a déjà fait l'objet de nombreuses recherches au cours des dernières décennies, comme en témoignent les multiples publications de l'Institut National d'Etudes Démographiques sur ce thème et les divers travaux de chercheurs, issus de différentes disciplines, en France et en Europe. Ces recherches sur le vieillissement ont très souvent été menées à partir de données statistiques, ainsi celles qui ont trait à l'augmentation des personnes âgées, à l'espérance de vie, ou à l'accidentologie selon l'âge des victimes, telles celles de l'INRETS. L'approche cognitive a été également privilégiée ces dernières années, au regard de la montée en puissance des neurosciences. Enfin, des travaux ont porté sur les opportunités que constituent les nouvelles technologies de l'information et de la communication, en termes d'information des voyageurs ou de piétons « augmentés » : le programme « Plus longue la vie » qu'a conduit la FING, la recherche à laquelle Edith Heurgon et moi, avons été associées, ainsi que Silvia Rosales-Montano et Marion Tillous.

Si la mobilité est un droit pour tous, la problématique de la mobilité des personnes âgées n'a été abordée en tant que telle, que récemment. La publication fin 2009, par le GART, de « *La mobilité des seniors* », ouvrage réalisé par Sandrine Garnier, constitue une synthèse fort utile, qui met en exergue les enjeux et questions soulevées par la mobilité des personnes vieillissantes. La catégorie à laquelle font référence les acteurs des transports collectifs en matière d'accessibilité, de « *personnes à mobilité réduite* » (PMR) inclut il est vrai, sans les distinguer, les personnes handicapées et les personnes âgées pâtissant de diminutions de capacités. Or, comme il est judicieusement précisé dans « *La mobilité des seniors* » : « *si l'on compte 1,5 million de handicapés en France, le nombre de personnes qui ressentent une gêne pour se déplacer atteint 20 millions, selon le ministère de la Santé (DREES). On y retrouve un grand nombre de personnes âgées, et même de jeunes seniors* »... Ainsi « Paris Accompagnement Mobilité » (PAM) constitue une offre de transport adaptée pour les personnes handicapées, mais cette offre ne concerne pas les personnes âgées en général.

Selon une recherche documentaire conduite récemment par Marion Tillous, dans le cadre d'une autre recherche mentionnée ci-dessus, pour le Prédit, « *la littérature existante permet de distinguer un certain nombre d'attentes génériques de la part des personnes vieillissantes. Leur diversité conduit à constater que les populations vieillissantes ont une mobilité protéiforme, qui peut permettre de remettre en cause le culte de la mobilité fondée sur la seule vitesse. La première de ces attentes est justement un rythme calme. Il est également possible d'identifier : l'autonomie physique et la liberté (comme autonomie de choix) ; la proximité et la sociabilité ; la sécurité (physique) et le confort ; la citoyenneté ou, en d'autres termes, la volonté de participer à la vie de la cité ; la possibilité d'accompagner un tiers et celle de porter des paquets/sacs ; l'information, la réassurance ou maîtrise de l'incertitude, la communication avec des proches* »...

Autant de **pistes d'attentes qu'il conviendra d'examiner, dans le contexte spécifique de Paris** que nous avons choisi en tant que territoire bénéficiant d'une offre dense et multiple de transports collectifs, par rapport aux différents modes de transport collectifs utilisés et abandonnés, aux lieux d'habitation, situations sociales, familiales, modes de vie et au regard de la question du genre.

Cette question du genre n'a en effet été que rarement abordée en termes de vieillissement, bien que les femmes aient une espérance de vie plus longue que les hommes et que les personnes qui interviennent dans l'aide aux aînés, soient majoritairement des femmes. Quelques travaux à dimension européenne traitent cependant de cette question des inégalités entre hommes et femmes âgés, en termes de modes de vie. La recherche de Christiane Delbès, Joëlle Gaymu et Sabine Springer : « *Les femmes vieillissent seules, les hommes vieillissent à deux. Un bilan européen* » montre qu'en 2000, « *vieillir avec un partenaire est bien plus courant chez les hommes de 75 ans ou plus (deux sur trois), que chez les femmes (une sur cinq)* ». D'où l'importance que nous accorderons dans cette recherche, à **la comparaison entre les personnes vivant seules ou en couple**, notre hypothèse étant que l'aide ou l'accompagnement d'un conjoint ou d'une conjointe, dans les déplacements, peut favoriser l'usage prolongé de certains modes de transports collectifs, tandis que la solitude peut amplifier les craintes et les freins à l'usage de ceux-là.

Plus récemment, un article de Rose-Marie Lagrave et de Juliette Rennes, paru dans *Le Monde* (du 06/03/2010) s'intitulant « *L'âge et le vieillissement, impensés du féminisme* » soulignait le manque d'investigations dans ce domaine, ainsi que les inégalités dont les femmes âgées de plus de 50 ans, sont victimes dans le domaine de l'emploi comme en termes de représentations sociales : s'il existe parmi les hommes âgés, des « vieux beaux », il n'existe au mieux, parmi les femmes âgées, que des femmes « bien conservées »... Cette question de la perception différenciée des corps vieillissants n'a été, précisent les auteurs, que marginalement questionnée, or les espaces des transports collectifs ne sont-ils pas des scènes pour les usagers, sur lesquelles ils s'exposent au regard des autres ? Il est à noter en termes de mobilité, que d'une part, la RATP compte plus de clientes que de clients et que d'autre part, les micros trajets restent l'apanage des femmes en milieu urbain, au regard des tâches ménagères et des courses qui leur incombent, et ce, quel que soit leur âge... Aussi paraît-il d'autant plus pertinent de s'intéresser à cette question du genre, par rapport au vieillissement et à la mobilité, d'où le choix d'une **comparaison entre hommes et femmes**.

Concernant les différents modes de transports collectifs existant à Paris, nous faisons l'hypothèse, au regard des résultats d'une étude exploratoire, précédemment menée pour l'unité Prospective de la RATP en 2005, sur « Les besoins et attentes des seniors », que les modes ferrés, tels **le RER et le Métro**, font l'objet de la part des personnes âgées, d'un **renoncement plus précoce** que les réseaux de surface, tels le bus ou le tramway.

Enfin, sera examinée la pertinence des **attentes génériques des personnes en situation de vieillissement**, détectées par les travaux de recherche documentaire réalisés par Marion Tillous, dans le cadre d'une précédente recherche pour le GO4 du Prédit sur « *Projets de vie et de mobilités durables : pour bien vieillir dans les territoires en 2030* » (figure en annexe un tableau récapitulatif de ces attentes génériques).

III/ Les finalités et objectifs de la recherche

Les finalités de la recherche sont :

- **en termes d'action** : de contribuer à revaloriser et à favoriser l'usage des **transports collectifs** de la part de personnes âgées, résidant dans les différents arrondissements de Paris, en tant que territoires bénéficiant d'une offre dense et diversifiée de transports collectifs,
- **en termes de connaissances** : pouvoir enrichir les réflexions stratégiques et opérationnelles des acteurs de l'aménagement, de l'urbanisme et des transports collectifs d'Ile-de-France, pour fidéliser leurs clientèles vieillissantes en répondant à leurs besoins et attentes spécifiques,
- **en termes d'innovation** : de proposer des pistes d'innovation et d'expérimentations en matière d'aménagement des espaces publics parisiens et de qualité et de sécurité des différents modes de transports collectifs en Ile-de-France, tenant compte des besoins spécifiques des Parisiennes et Parisiens âgés.

Les objectifs de cette recherche qualitative sont de :

comprendre de façon précise et différenciée :

- **les pratiques de mobilité au cours de la vie** de Parisiens, les évolutions de ces pratiques avec l'avancée en âge, les « ruptures », renoncements ou abandons de certains modes,
- **les processus de renoncement aux différents modes de transport collectif** avec l'avancée en âge, en fonction du genre, des types de handicaps ou de pertes de capacités, des situations et lieux de vie, des niveaux de ressources, d'ancienneté de résidence à Paris, voire de l'arrondissement et du quartier où se situe le logement,
- **les éléments déclencheurs** dans ce processus de renoncement aux différents modes de transport collectif, la nature de ces éléments déclencheurs,
- **la nature des freins et des difficultés éprouvés** par rapport aux différents modes de transport collectif, de la part de personnes âgées, les causes et responsabilités attribuées à l'inconfort éprouvé ou à l'insécurité ressentie,
- **les modes de définition par des Parisiennes et Parisiens âgés, de la qualité et de la sécurité** des différents modes de transport collectifs, leurs critères d'évaluation,
- **les évolutions perçues en matière de qualité et de sécurité** pour chacun des modes de transport collectif,
- **les stratégies et solutions alternatives de mobilité mises en place**, suite au renoncement à un ou plusieurs modes de transport collectif, la place accordée à la marche et aux autres modes de transport, dont à la voiture particulière,
- **les besoins et attentes de Parisiennes et Parisiens âgés** en matière d'offres de services de mobilité et à la mobilité.

évaluer :

- **l'impact des dimensions qualitatives et sensibles** dans l'usage ou le non usage des différents modes de transport collectif,
- **la hiérarchisation des différents modes de transport collectif**, en fonction du degré de qualité et de sécurité qui leur est attribuée par des personnes âgées, résidant à Paris,
- **l'évolution perçue de l'offre de transports collectifs** à Paris et en Ile-de-France,

- **le rôle du sentiment d'insécurité** parmi les raisons avancées de ce renoncement à l'usage des différents modes de transport collectif,
- **le rôle des manques de qualité, de confort, de sécurité ou d'accessibilité** attribués à chacun des modes de transport collectif,
- **le rôle de l'accompagnement par des aidants « naturels » ou professionnels**, au sein des solutions de mobilité mises en place par les personnes âgées ayant renoncé à un ou plusieurs modes de transport collectif,
- **l'importance accordée respectivement à l'usage de la voiture particulière et à la marche**, par rapport à ce renoncement aux différents modes de transport collectif.

comparer :

- **les vécus des transports collectifs par des hommes et des femmes âgés** et leurs processus de renoncement respectifs à l'usage de ces transports collectifs,
- **la situation de femmes et d'hommes âgés**, habitant Paris et ayant renoncé à au moins un mode de transport collectif, en termes de stratégies, reconfigurations effectuées et de solutions de mobilité mises en place,
- **les besoins et attentes de femmes et d'hommes âgés** en matière de mobilité et en particulier par rapport aux différents modes de transports collectifs.

IV/ La méthodologie

Pour atteindre les objectifs définis, il convient de réaliser une approche qualitative auprès de personnes âgées de 65 ans et plus, résidant dans les différents arrondissements de Paris, étant dans diverses situations sociales, familiales et pâtissant de troubles cognitifs, physiologiques ou physiques liés au vieillissement.

1/ Une première phase de recherche qualitative portera sur la réalisation et l'analyse **d'entretiens semi directifs, en face-à-face, d'une durée d'une heure**, auprès de Parisiennes et Parisiens de 65 ans et plus, ayant renoncé au moins à l'usage d'un mode de transport collectif : Train, RER, Métro, Bus, Tram, Navettes et pâtissant de légers troubles lié au vieillissement et handicapant leur mobilité...

L'entretien semi directif apparaît le mode de recueil de l'information le plus adapté par rapport à une population âgée. Cette technique reposant sur l'empathie, une écoute bienveillante, elle permet en effet, de comprendre - dans l'intimité de l'entre deux que constitue la situation de face-à-face - la personne interrogée, d'en cerner les problématiques individuelles, sans pour autant la confronter à une situation sociale par excellence, qu'est une réunion de groupe. Le guide d'entretien a été conçu avec des questions ouvertes, compréhensibles par tous.

Pour la constitution de cet échantillon, il convient de mener une phase de pré enquête, à partir d'un **questionnaire filtre**. Seront contactées des Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans, rencontrés à l'extérieur de leur domicile et **pâtissant de « troubles cognitifs, physiologiques ou physiques** dus directement au vieillissement ou indirectement à la consommation de médicaments pour des raisons liées au vieillissement» **relativement légers**. Il paraît en effet évident que **ne pourront pas être retenues dans l'échantillon, des personnes fortement handicapées**, telles des personnes ne pouvant pas répondre à nos questions, tant sont importants leurs troubles cognitifs, ou bien ne pouvant plus bénéficier d'autonomie en matière de mobilité, au regard de l'ampleur de leur handicap physiologique ou physique. Seront ainsi exclues de l'échantillon des personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer, ainsi que les personnes ne pouvant se déplacer qu'en fauteuil roulant.

Ont été contactées des personnes ayant des troubles relativement bénins et cependant, fréquents en situation de vieillissement, pouvant occasionner une gêne dans les mobilités, et de surcroît, **visibles, donc facilement repérables**, tels des problèmes :

- **de vue** : le port de **lunettes** en témoigne
- **d'ouïe** : le port d'un **appareillage auditif** en témoigne
- **de marche** : l'aide d'une **canne ou d'un déambulateur** en témoigne.

Le questionnaire filtre a permis de valider que la personne accepte d'être interrogée plus longuement ultérieurement, et de cerner **les situations de vie des personnes** contactées : lieu d'habitation, arrondissement, nombre de pièces, situation familiale, statut professionnel, possession ou non d'un véhicule. Ce questionnaire filtre a été l'occasion également de valider l'existence ou non d'un **renoncement à un mode de transport collectif**.

Les arrondissements de Paris constituent une division administrative de Paris, un premier repère géographique aussi. Ils partagent la capitale en 20 arrondissements municipaux, considérés comme des cantons au plan administratif et statistique. Les données de l'INSEE relatives à la répartition de la population dans ces 20 arrondissements mettent en évidence de **fortes différences de densité selon les arrondissements**.

Ces densités par arrondissement sont présentées ci-dessous, par ordre décroissant, sachant que la densité moyenne à Paris tous arrondissements confondus est de **20 696 habitants** au kilomètre carré. **Trois catégories d'arrondissements** en terme de densité d'habitants, peuvent être constituées à partir de ces données :

- Les 4 arrondissements ayant les plus fortes densités d'habitants (plus de 30 000 habitants au kilomètre carré) sont :

- le 11^{ème} : 41 536
- le 20^{ème} : 32 309
- le 10^{ème} : 31 862
- le 18^{ème} : 31 756

- Viennent ensuite 11 arrondissements à densités moins élevées, et cependant supérieures à la moyenne (entre 21 000 et 30 000 hab/km²):

- le 3^{ème} : 29 676
- le 17^{ème} : 28 453
- le 15^{ème} : 27 470
- le 19^{ème} : 27 420
- le 9^{ème} : 26 833
- le 13^{ème} : 24 995
- le 5^{ème} : 24 203
- le 14^{ème} : 23 824
- le 12^{ème} : 22 216
- le 2^{ème} : 21 474
- le 6^{ème} : 21 203

- Les 5 arrondissements à faibles densités d'habitants (moins de 20 000 hb/km²) sont les suivants :

- le 16^{ème} : 19 459
- le 4^{ème} : 18 211
- le 7^{ème} : 13 842
- le 8^{ème} : 10 074
- le 1^{er} : 9 697

Initialement l'échantillon devait être constitué de **118 personnes** dont :

- **8 habitants** de chacun des **4 arrondissements** à forte densité, supérieure à 30 000 hab/km² : 11^{ème}, 20^{ème}, 10^{ème} et 18^{ème}
- **6 habitants** de chacun des **11 arrondissements** dont la densité se situe entre 21 000 et 30 000 hab/km² : 3^{ème}, 17^{ème}, 15^{ème}, 19^{ème}, 9^{ème}, 13^{ème}, 5^{ème}, 14^{ème}, 12^{ème}, 2^{ème}, 6^{ème}
- **4 habitants** de chacun des **5 arrondissements** dont la densité est inférieure à 20 000 hab/km² : 16^{ème}, 4^{ème}, 7^{ème}, 8^{ème}, 1^{er}

Soit :

- 8 x 4 = **32** habitants des 4 arrondissements les plus denses de Paris,
- 6 x 11 = **66** habitants des 11 arrondissements « médians » en terme de densité de résidents,
- 4 x 5 = **20** habitants des 5 arrondissements à faible densité.

Total de : **118 entretiens semi directs**.

La réalité du terrain, les aléas du recrutement des personnes à interroger, les conditions de recueil de l'information, sont autant d'éléments qui nous ont amenés à revoir en partie la composition de l'échantillon, dont nous préciserons les caractéristiques dans les pages suivantes.

Les entretiens semi directifs réalisés portent, comme en témoigne le guide d'entretien (qui figure en annexe), sur les principaux thèmes suivants :

- **la situation de vie de la personne âgée interrogée** : situation familiale, état de santé, capacités physiques, vie sociale, activités de loisirs, types d'équipements possédés au foyer, préoccupations et problèmes au quotidien,
- **la perception du contexte urbain de vie quotidienne** : perception du quartier, qualificatifs et caractéristiques attribués à ce quartier, degré d'attachement à celui-ci, perception des services, de l'accessibilité des services et lieux,
- **les pratiques de mobilités passées et présentes** : récits de vie au travers des mobilités, itinéraires effectués, modes de transport utilisés, destinations, motifs de déplacement, modes de catégorisation des déplacements effectués,
- **les vécus des différents modes de transports utilisés** : les caractéristiques attribuées spontanément à chacun des modes de transport utilisés,
- **les préférences et rejets en matière de modes de transports**, au regard de l'avancée en âge, les raisons de ces préférences ou rejets,
- **la notion de qualité et de sécurité** appliquée aux transports collectifs, les modes d'interprétation par les personnes interrogées, de ces concepts de qualité et de sécurité,
- **la perception des évolutions en termes de qualité et de sécurité** concernant chacun des modes de transport collectif,
- **les renoncements effectués** en matière de modes de transport collectif : les processus de renoncement, éléments déclencheurs, raisons, causes de ce ou de ces renoncements,
- **les stratégies et solutions mises en place** pour palier les renoncements, la place accordée à la marche, les itinéraires piétonniers empruntés, les autres modes de transport utilisés : voiture particulière, taxis,
- **les besoins et attentes des personnes** âgées interrogées en matière de mobilité et en particulier par rapport aux transports collectifs en Ile-de-France, ainsi que les besoins d'urbanité ressentis.

L'analyse de contenu exhaustive et détaillée de ces entretiens semi directifs donnera lieu à un rapport intermédiaire, permettra de dégager les principaux résultats et en particulier, les principaux **besoins et attentes des personnes âgées**, en termes de mobilité.

Une mise en perspective prospective des résultats sera réalisée par Edith Heurgon, qui complètera ainsi l'analyse de contenu exhaustive et détaillée de ces entretiens.

2/ Une phase créative, de co-conception avec des acteurs et experts sera menée à partir de la présentation des besoins et attentes des personnes âgées interrogées à Paris. Cette dernière phase sera menée au cours du dernier trimestre 2012.

Seront réalisées **deux réunions de groupe composées chacune d'une dizaine d'acteurs et d'experts** des mobilités franciliennes et de l'espace public parisien. Parmi ces acteurs et experts, seront invités des membres de la RATP, la SNCF, du STIF, de la Ville de Paris, dont : Direction de la Voirie et des Déplacements, Bureau des temps, Affaires Sociales, Personnes âgées, Tourisme, ainsi que des experts : urbanistes, géographes, sociologues.

Ces deux réunions de groupe d'une durée de 3h30 à 4 heures, seront animées par moi-même, à partir d'un guide d'animation qui sera structuré **à partir de certaines attentes** exprimées par les habitants de Paris âgés de plus de 65 ans. Seront utilisées dans l'animation de ces deux groupes, des **techniques projectives et créatives**.

L'analyse de contenu exhaustive et détaillée de ces deux réunions de groupe permettra de définir précisément, en collaboration avec Edith Heurgon, **des pistes d'améliorations, d'innovations, voire d'expérimentations**, en termes d'aménagement et d'accessibilité des espaces de transports collectifs, des espaces publics parisiens et de services associés à ces différents types de lieux et d'espaces.

V/ Remerciements et conditions de recueil de l'information

Ce recueil de l'information a été mené entre octobre 2011 et septembre 2012. Les entretiens ont été réalisés à partir d'un même guide d'entretien (qui figure en annexe) par moi-même et par mon collaborateur, Michel Mergoïl.

Les entretiens que nous avons menés ont duré entre une heure et une heure trente. Ils ont tous été très riches, les personnes dès lors qu'elles acceptaient de nous accorder un entretien, que ce soit nous recevant chez elles, ou bien en nous donnant rendez-vous dans un café, se sont toujours exprimées très spontanément.

Ce recueil de l'information a été long, parce que difficile. Il s'est en effet avéré presque impossible de recruter et d'interroger des personnes de plus de 65 ans, auprès desquelles nous n'étions pas introduits. En abordant des personnes en extérieur, par exemple dans des lieux publics, à proximité d'espaces de transport, à l'intérieur de cafés et même, au sein de structures telles les Centres d'Action Sociale de la Ville de Paris, beaucoup ont bien refusé de nous accorder un entretien. Les prétextes fournis ont été de diverses natures : les personnes sollicitées avaient trop de choses à faire (des rendez-vous médicaux, des gardes de petits enfants), n'avaient pas de temps à nous consacrer. Certains s'étonnaient et nous interrogeaient sur le « à quoi ça sert ? ». D'autres enfin, refusaient d'emblée sans donner d'explications, avec la brutalité qu'induit la méfiance en tant qu'attitude a priori.

Nous avons d'abord sollicité des connaissances et demandé à des amis de nous fournir des contacts auprès de personnes de plus de 65 ans, résidant à Paris, ce qui nous a permis de réaliser une première vingtaine d'entretiens. Nous avons été accueillis très aimablement et ces entretiens exploratoires furent passionnants. Nous regrettons que parmi les personnes que nous avons interrogées au début de ce recueil de l'information qui a duré un an, quelques femmes aient par la suite, fait des chutes ou aient eu des accidents. Ces personnes ont donc connu après que nous les ayons interrogées sur leurs mobilités, des problèmes de santé (hospitalisation) et de mobilité (immobilisation, usage de béquilles...).

Nous avons rapidement sollicité le partenariat d'associations bien différentes les unes des autres, mais ayant en commun d'avoir parmi leurs membres, des personnes âgées, dont des Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans. Ces collaborations ont été fructueuses et nous en sommes très reconnaissants à tous nos interlocuteurs, partenaires associatifs et institutionnels.

La première association contactée est composée d'une majorité de femmes âgées, de milieux sociaux favorisés : il s'agit de l'association **OLD UP** dont nous remercions sa Présidente **Marie-Françoise Fuchs**, de l'accueil qu'elle nous a réservé et de nous avoir autorisés ce partenariat.

La seconde association : **ARAXA** est constituée de retraités du groupe AXA et nous remercions en particulier Monsieur **Pierre Baudez** de l'intérêt qu'il a manifesté à l'égard de cette recherche et de son aide.

Une troisième association composée essentiellement d'universitaires, de chercheurs, d'intellectuels : « **Les amis de Pontigny-Cerisy** » et le **Centre Culturel International de Cerisy** - dont **Edith Heurgon** est directrice et **Philippe Kister**, directeur adjoint - nous a

apporté un soutien efficace en nous fournissant une extraction du listing des amis de Pontigny-Cerisy, de plus de 65 ans, résidents dans différents arrondissements de Paris.

L'association des **Babayagas** créée par **Thérèse Clerc** que nous avons interrogée, nous a également réservé le meilleur accueil et permis de prendre contact avec quelques personnes présentes lors d'un déjeuner d'information, des Parisiennes.

Nous avons également sollicité **les Centres d'Action Sociale de la ville de Paris** en vue de terminer le terrain de cette recherche, en tenant compte des préconisations des lecteurs du Prédit, d'un rapport intermédiaire qui portait sur 93 personnes. En effet, il était nécessaire de **rééquilibrer géographiquement l'échantillon**, trop centré sur les arrondissements de l'ouest, par des résidents des arrondissements de l'est de Paris. Nous avons souhaité également **augmenter le nombre de catégories socioprofessionnelles modestes** dans un échantillon très « bourgeois ».

Nous avons adressé une demande à la direction des Centres d'Action Sociale de la Ville de Paris qui a bien voulu nous autoriser à nous rendre dans les **CASVP du 10^{ème}, 18^{ème} et 20^{ème}** arrondissements, pour prendre contact avec des usagers âgés, ce qui nous a été d'une grande utilité. Nous remercions en particulier Madame Charlotte Miot, notre interlocutrice. Nous remercions enfin, les membres de la **Mairie du 20^{ème} arrondissement** de leur aide précieuse.

Concernant **la consigne introductive**, nous avons volontairement évité de formuler l'intitulé exact de notre recherche, celui-ci **induisant la notion de « renoncement »** aux différents modes de TC et pouvant de ce fait, susciter des réactions négatives, de refus ou de déni. Aussi avons-nous toujours annoncé une recherche sur « **Les mobilités des Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans** », intitulé plus générique et plus neutre que celui pour lequel nous avons opté initialement.

Ces aides dont nous avons bénéficié pour réaliser ce recueil de l'information, ces partenariats qui se sont établis qui démontrent l'intérêt accordé à la mobilité des seniors et l'implication de tous nos interlocuteurs, nous incite à envisager de poursuivre avec eux cette recherche, en les impliquant davantage et autrement. **Nous serions heureux d'inviter tous ces partenaires** qui nous ont permis la réalisation de ce terrain, **à participer aux groupes créatifs de la deuxième phase de la recherche.**

Récapitulatif des sources de contacts des 118 entretiens :

Par nous-mêmes	25
Association Old Up	22
Association Araxa	27
Association des Amis de Pontigny-Cerisy	25
CCAS	14
Mairie du 20 ^{ème}	3
Babayagas	2

II/ Caractéristiques de l'échantillon

II.1 - Caractéristiques sociodémographiques

Les caractéristiques de l'échantillon constitué au total de **118 personnes interrogées** sont issues de l'analyse des réponses obtenues au questionnaire filtre (qui figure en annexe).

Sexe : 73 femmes, 45 hommes.

Agés :

- 49 personnes de 65 à 74 ans : 18 hommes, 31 femmes
- 49 personnes de 75 à 84 ans : 24 hommes, 25 femmes
- 20 personnes de 85 ans et plus : 4 hommes et 16 femmes (95 ans la plus âgée)

Situation familiale :

- **45 mariés** ou vivant en couple : 32 hommes, 13 femmes
- **73 vivant seuls** dont :
 - 19 célibataires : 6 hommes, 13 femmes
 - 27 séparés ou divorcés : 9 hommes, 18 femmes
 - 28 veufs et veuves : 5 veufs, 23 veuves.

Nombre d'enfants :

- 24 n'ont pas d'enfant,
- **94 sont parents :**
 - o 23 de 1 enfant
 - o 38 de 2 enfants
 - o 17 de 3 enfants
 - o 16 de 4 enfants et plus

Parmi 94 personnes avec enfants :

- 15 n'ont pas de petits enfants,
- **83 ont de : 1 à 14 petits enfants,**

Et 2 de ces grands parents avec petits enfants, ont des arrière petits enfants.

II.2 - Statut par rapport au logement, nombre de pièces, ancienneté à Paris et possession de résidences secondaires

Statut par rapport au logement :

- 82 propriétaires
- 36 locataires (dont chambre d'hôtel et chez un enfant)

Nombre de pièces au domicile :

- 6 : 1 pièce : studio et chambre d'hôtel
- 22 : 2 pièces
- **41 : 3 pièces**
- **28 : 4 pièces**
- 10 : 5 pièces
- 11 : 6 pièces et plus

Ancienneté à Paris :

- **31 vivent à Paris depuis « toujours »,**
- **36 vivent à Paris depuis 50 ans et plus,**
- 19 vivent à Paris depuis 40 à 49 ans,
- 13 depuis de 30 à 39 ans,
- 12 depuis de 20 à 29 ans,
- 5 depuis de 10 à 19 ans
- 2 depuis moins de 10 ans.

63 personnes possèdent une résidence secondaire au moins, dont :

- **57 personnes** : une seule résidence secondaire
 - **6 personnes** : deux résidences secondaires,
- 55 personnes** ne possèdent pas de résidence secondaire.

Régions des résidences secondaires :

- 11 PACA
- 9 BRETAGNE
- 8 PAYS DE LOIRE
- 7 NORMANDIE (Haute et Basse)
- 6 PICARDIE
- 5 ILE DE FRANCE
- 4 AQUITAINE
- 3 RHONE ALPES
- 3 LIMOUSIN
- 2 BOURGOGNE
- 2 CENTRE
- 2 MIDI PYRENEES
- 1 NORD PAS DE CALAIS
- 1 LORRAINE
- 1 FRANCHE COMTE
- 2 Pays étrangers : Espagne, Portugal

II.3 - Activités professionnelles passées, actuelles, catégories socioprofessionnelles

Dans les activités professionnelles actuelles, les activités associatives sont parfois incluses par les enquêtés, ce qui révèle l'implication dans la vie associative de la part de nombreuses personnes composant cet échantillon. Quelques personnes ont aussi des engagements citoyens non seulement associatifs, mais aussi dans des conseils de quartier.

31 personnes, soit un quart de l'échantillon, ayant des professions intellectuelles supérieures et des professions artistiques **déclarent continuer leur activité professionnelle** : psychanalystes, auteurs, peintres, photographes, chercheurs et universitaires, consultants (dont auto entrepreneur) et héritiers d'un patrimoine culturel.

Les catégories socioprofessionnelles (CSP) ont été déterminées, à partir de : l'activité professionnelle exercée, le statut par rapport au logement, la possession ou non d'une résidence secondaire, le nombre de pièces de l'appartement, la possession d'une voiture au moins.

Catégories socioprofessionnelles :

- 42 CSP A
- 53 CSB B
- 23 CSP C.

Les métiers cités exercés par :

- **42 CSP A** ou **classes favorisées** : dirigeants d'entreprise, hauts fonctionnaires, consultants, cadres supérieurs, publicitaires, journalistes, écrivains, peintres, psychanalystes, médecins, pharmaciens, ingénieurs, économistes, capitaine de marine...
- **53 CSB B** ou **classes moyennes** : enseignants, chercheurs, psychologues, psychothérapeutes, formateurs/formatrices, agents d'assurances, juristes, garagistes, artistes...
- **23 CSP C** ou **classes défavorisées** : secrétaire, sténodactylos, employées, vendeuses, assistantes, comptables, hôtesses d'accueil, infirmiers, serveurs de restaurant, chômeurs ...

Les catégories les plus favorisées sont à Paris, propriétaires de grands appartements (4 pièces et plus), de voitures et de résidences secondaires. Tandis que les personnes des catégories **les moins favorisées sont locataires de petits appartements (studio et deux pièces), voire habitent une chambre d'hôtel**, et ne possèdent pas de résidence secondaire, ni de voiture.

II.4 - Possession du permis de conduire et d'une automobile

Possession du permis de conduire :

- **103 ont le permis de conduire**
- 15 ne l'ont pas.

Parmi les 103 possesseurs du permis de conduire :

- o **13 l'ont obtenu avant 1950**
- o **38 l'ont obtenu entre 1950 et 1959**
- o 46 l'ont obtenu entre 1960 et 1969
- o 6 l'ont obtenu en 1970 et après

Possession d'une voiture particulière :

- **67 possèdent une voiture au moins** (dont 25 hors de Paris, 42 à Paris)
- 51 n'en possèdent pas.

II.5/ Auto évaluation de sa santé et prothèses portées

Perception de sa santé :

- **64 personnes estiment avoir des problèmes de santé,**
- 54 estiment ne pas en avoir.

Port de lunettes :

- **109 personnes en portent**
- 9 personnes n'en portent pas.

Consommation quotidienne de médicaments :

- **99 personnes consomment quotidiennement** des médicaments,
- 19 n'en consomment pas.

Port d'un appareil auditif :

- **17 personnes sont appareillées** pour l'audition,
- 101 ne le sont pas.

Usage d'une canne :

- **19 personnes utilisent une canne** pour marcher,
- 99 n'y ont pas recours.

Auto évaluation de sa forme à partir de trois affirmations proposées :

- **25 personnes** choisissent l'affirmation n°1 = *je me sens autant en forme que quand j'étais jeune*. Parmi ceux-ci : 17 femmes et 8 hommes et en termes de tranches d'âges : **18 ont de 65 à 74 ans**, 6 de 75 à 84 ans et 1 de plus de 85 ans.
- **80 personnes** choisissent l'affirmation n°2 = *je me sens moins en forme que quand j'étais jeune*. Parmi ceux-ci : 35 de 65 à 74 ans, 31 personnes de 75 à 84 ans et enfin 14 femmes de 85 ans et plus !
- **13 personnes** choisissent l'affirmation n°3 = *je me sens presque handicapé(e) en termes de mobilité*. Parmi ceux-ci : 3 hommes de 65 à 74 ans, 1 femme de 65 à 74 ans 4 femmes et 1 homme de 75 à 84 ans et 4 femmes de plus de 85 ans.

II.6 - Equipement TIC et télévision

Possession de TIC :

- Possession d'un ordinateur :
 - o **90 en possèdent un au moins,**
 - o 28 n'en possèdent pas
- Possession d'un téléphone portable :
 - o **108 en possèdent,**
 - o 10 n'en possèdent pas

Possession télévision :

- **105 personnes** possèdent un téléviseur au moins,
- 13 n'en possèdent pas.

II.7 – Estimation du temps moyen de marche quotidienne

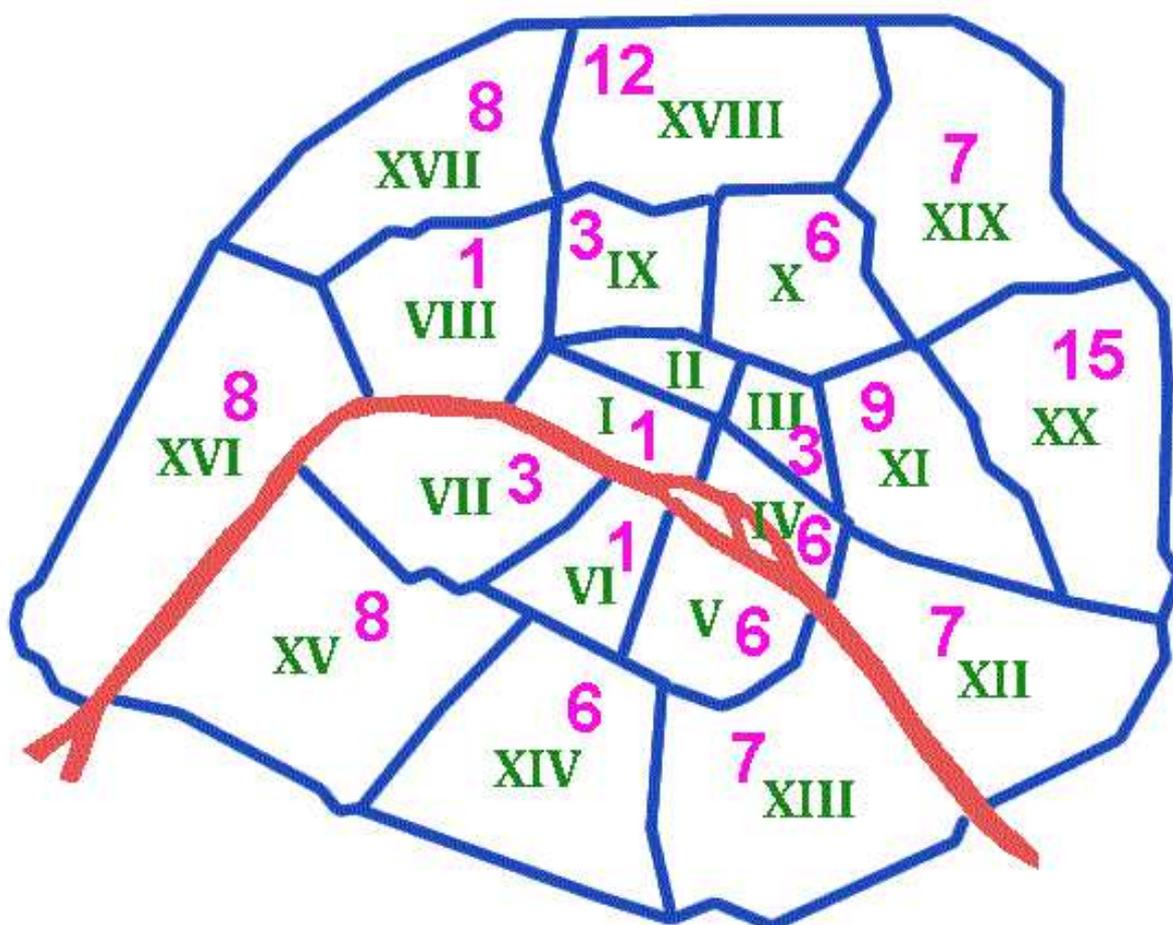
Temps moyen estimé de marche quotidienne :

- 7 marchent moins d'1/4 d'heure
- 26 marchent 1/4 d'heure à 1/2 heure
- **41 marchent 1/2 heure à 1 heure**
- **44 marchent 1 heure et plus** (maximum déclaré : 7h)

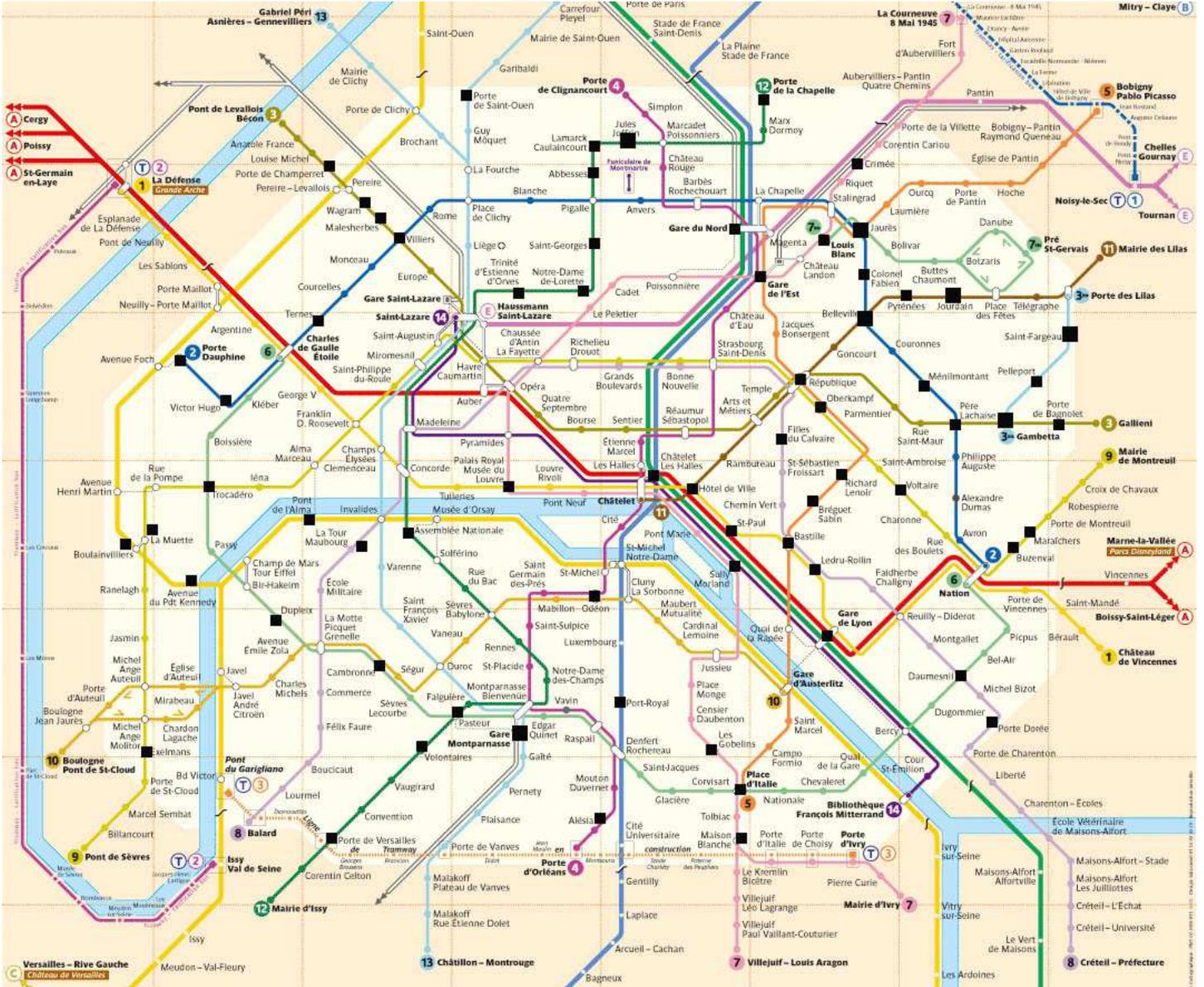
II.8 - Répartition de l'échantillon par arrondissement et par quartier

- **1^{er} : 1 entretien** : Faubourg St Honoré
- **3^{ème} : 3 entretiens** : Oberkampf, Filles du Calvaire (2 fois)
- **4^{ème} : 6 entretiens** : Hôtel de Ville (3 fois), Sully Morland (2 fois), Saint Paul,
- **5^{ème} : 6 entretiens** : Mouffetard, Gobelins, Panthéon (2 fois), Port Royal, Jardin des Plantes,
- **6^{ème} : 1 entretien** : Odéon,
- **7^{ème} : 3 entretiens** : Assemblée Nationale, Pont de l'Alma, La Tour Maubourg,
- **8^{ème} : 1 entretien** : Faubourg St Honoré
- **9^{ème} : 3 entretiens** : St Georges, Trinité, Notre Dame de Lorette,
- **10^{ème} : 6 entretiens** : Canal St Martin (2 fois), Louis Blanc, Gare du Nord, Colonel Fabien, Gare de l'est,
- **11^{ème} : 9 entretiens** : Richard Lenoir, Voltaire (2 fois), Parmentier (2 fois), Breguet Sabin, Bastille, Ledru Rollin (2 fois), Oberkampf, Philippe Auguste,
- **12^{ème} : 7 entretiens** : Ledru Rollin, Michel Bizot, Gare de Lyon (3 fois), Porte Dorée, Charenton,
- **13^{ème} : 7 entretiens** : Gobelins (4 fois), Avenue d'Italie, Arago,
- **14^{ème} : 6 entretiens** : Montparnasse (3 fois), Alésia (2 fois), Vavin,
- **15^{ème} : 8 entretiens** : Montparnasse (3 fois), Dupleix, Volontaires, Cambronne, Pasteur, Porte de Versailles,
- **16^{ème} : 8 entretiens** : Porte Dauphine, Victor Hugo, Trocadéro, Exelmans, La Muette (2 fois), Maison de la Radio, Boulainvilliers,
- **17^{ème} : 8 entretiens** : Malesherbes, Batignolles (2 fois), Villiers, Monceau, Porte de Champerret (2fois), Wagram,
- **18^{ème} : 12 entretiens** : Lamarck Caulaincourt (3 fois), Porte de la Chapelle (2 fois), Championnet (2 fois), Abbesses, Porte de St Ouen, Mairie du 18^{ème} (2 fois)
- **19^{ème} : 7 entretiens** : Belleville, Crimée (2 fois), Jaurès (2fois), Pyrénées,
- **20^{ème} : 15 entretiens** : Porte de Bagnolet (2 fois), Buzenval, Gambetta (3 fois), Jourdain (4 fois), St Fargeau (2 fois), Belleville, Père Lachaise (2 fois), Pelleport (2 fois), Alexandre Dumas,
- **Montreuil : 1 entretien**

II.8 a/ Carte des entretiens réalisés à Paris, par arrondissement



II.8b/ Carte des entretiens réalisés à Paris, par stations de métro



II.9/ Les modes de transport utilisés et abandonnés

Récapitulatif des modes de transport utilisés

Modes de transport utilisés	Train	RER	Tram	Métro	Bus	Vélib	Vé lo	Voiture	Moto	Taxi	Avion
45 hommes	34	25	11	43	37	2	8	28	3	27	7
73 femmes	22	19	2	51	61	2	2	24	3	23	4
Total : 118	56	44	13	94	98	4	10	52	6	50	11

Le récapitulatif des modes de transport abandonnés

Modes de transport abandonnés	Train	RER	Tram	Métro	Bus	Vélib	Vé lo	Voiture	Moto	Taxi	Avion
45 hommes	3	7	1	1	1	2	11	13	11	2	1
73 femmes	8	5	2	19	1	3	12	23	2	3	3
Total : 118	11	12	3	20	2	5	23	36	13	5	4

La comparaison de ces deux tableaux récapitulatifs de réponses multiples, permet d'emblée, de constater que : **les modes utilisés sont plus nombreux** que les modes abandonnés.

A noter d'emblée, que :

- **21 personnes considèrent n'avoir abandonné aucun mode** de ceux proposés
- **18 déclarent n'avoir abandonné que la voiture.**

Soit :

- 39 personnes n'ont abandonné aucun mode de transport collectif,
- **79 personnes ont abandonné au moins un mode de transport collectif.**

Parmi les modes utilisés, priment :

- **le bus : 98 fois**
- **le métro : 94 fois**

Viennent ensuite, par ordre décroissant:

- le train : 56 fois
- la voiture : 52 fois
- le taxi : 50 fois
- le RER : 44 fois
- le tram : 13 fois
- l'avion : 11 fois
- le vélo : 10 fois
- la moto : 6 fois
- Vélib : 4 fois

Parmi les modes abandonnés, prime :

- la voiture : 36 fois

Viennent ensuite, par ordre décroissant:

- le vélo : 23 fois
- **le métro : 20 fois**
- la moto : 13 fois
- le train : 11 fois
- taxi : 5 fois
- Vélib : 5 fois
- avion : 4 fois
- tram : 3 fois
- **bus : 2 fois**

Vélib est presque autant de fois mentionné comme étant utilisé, qu'abandonné.

Parmi les mode de TC terrestres :

- le moins souvent abandonné est : **le bus** : 2 fois,
- tandis que le plus souvent abandonné est : **le métro** : 20 fois.

L'avion, le bateau, la trottinette ont été mentionnés spontanément, au-delà de la liste présentée, de façon marginale, soit parmi les moyens de transport utilisés, soit parmi ceux abandonnés. Ces « débordements » par rapport aux items proposés prouvent que les mobilités **renvoient aussi aux longues distances**, aux voyages au-delà des frontières...

De ces modestes résultats chiffrés, émergent : **4 tendances** en termes de pratiques de mobilité, de la part des Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans - tendances sur lesquelles nous reviendrons ultérieurement - qui portent sur :

- **l'abandon de l'usage de la voiture**, au moins dans Paris,
- **l'attractivité du bus**, pour les femmes surtout,
- **l'abandon du métro** au profit du bus et/ou de la marche.

Il faut ajouter enfin **l'importance de la marche** dans les pratiques des Parisiens et Parisiennes en situation de vieillissement, puisque bien que ne figurant pas parmi les « modes de transport » présentés, elle est mentionnée spontanément, dès la passation du questionnaire filtre.

ANALYSE QUALITATIVE DETAILLEE

1/ Les situations des Parisiens âgés interrogés

1a/ Les métiers, catégories socioprofessionnelles, niveaux de vie

Il est frappant de constater à quel point les situations des Parisiens et Parisiennes âgés sont déterminées par leurs itinéraires de vie antérieurs, ceux-ci incluant leur catégorie socioprofessionnelle, leur montant de retraite, le type de métier exercé, leur capital culturel et matériel, les biens possédés, mais aussi les réussites ou échecs vécus dans tous les domaines... Ces parcours de vie, évalués plus ou moins positivement ou négativement par les protagonistes eux-mêmes, apparaissent plus déterminants que l'âge en tant que tel, par rapport aux situations des personnes interrogées.

Les Parisiens et Parisiennes de niveaux sociaux et culturels élevés : il s'agit d'anciens cadres supérieurs, issus de l'assurance (membres d'Araxa), de psychanalystes, continuant d'exercer leur profession, d'universitaires et chercheurs toujours impliqués dans leurs travaux, d'écrivains, de journalistes, de consultants, de photographes et d'artistes. Les membres des associations les Amis de Pontigy-Cerisy et Old Up font le plus souvent partie de classes moyennes ou privilégiées...

Des épouses ou des veuves de cadres ou dirigeants d'entreprises, sont très privilégiées en termes de niveaux de vie et affichent une grande sérénité. Elles occupent de grands appartements d'au moins quatre pièces, dans des quartiers tels le 16^{ème}, le 17^{ème} le 7^{ème}, le 8^{ème}, bénéficient de nombreux loisirs, tel le bridge, sont souvent très impliquées dans la vie associative, bénéficient d'aides ménagères.

Les hommes plus encore que les femmes, revendiquent leur appartenance à une classe sociale aisée. La conscience de leurs privilèges, quand il s'agit de cadres moyens ou de cadres supérieurs retraités, les caractérise. Certains ont un sentiment d'avoir eu un « beau parcours » professionnel, au regard du confort et de la sécurité que leur assure leur retraite, ou dans certains cas, leurs activités actuelles de consultant ou d'expert...

Je suis cadre supérieur et j'ai des revenus ! (C60)

Les Parisiens et Parisiennes de classes moyennes sont satisfaits de leur sort, dès lors qu'ils sont propriétaires : dans cette satisfaction manifeste, intervient d'abord, bien qu'implicitement, la sécurisation qu'apporte le fait d'être propriétaire d'un appartement à Paris. Par rapport aux classes les plus favorisées, il semble que les personnes de classe moyenne ou défavorisée fassent moins de sorties culturelles.

Les moins favorisés socialement sont plus souvent des femmes que des hommes, dont d'anciennes salariées de l'assurance, employées de divers secteurs, ayant travaillé en tant que secrétaires, hôtesses d'accueil, vendeuses. Il s'agit de femmes vivant seules : célibataires, divorcées, veuves, dont les montants de retraite sont faibles : jugés guère plus élevés que le SMIC, autour de 1000 euros. Elles sont locataires de petits logements (studios ou deux pièces) qu'elles habitent depuis très longtemps. Qu'il s'agisse d'hommes ou de femmes à petits moyens financiers, **tous redoutent de finir leur vie en maison de retraite.**

Les maisons de retraite débordent : c'est la terreur des gens âgés que de finir en maison de retraite ! On tremble par rapport à la déchéance ! On souhaite tous avoir une crise cardiaque... (C61)

Parmi les personnes de catégories sociales défavorisées beaucoup habitent des logements sociaux, situés aux portes de Paris et deux personnes habitent une chambre d'hôtel...

Mon mari est décédé le 1^{er} octobre 2010 et j'avais droit à une pension de reversions. Je n'ai toujours rien reçu ! J'ai tout donné et on m'a donné un reçu, trois fois on m'a demandé des papiers mais je n'ai toujours rien reçu ! Pour un trimestre j'ai reçu 98 euros, au bout de 14 mois... On m'a dit : « on va vous envoyer un rappel sur votre compte », j'attends toujours... (C37)

J'ai une petite retraite, dans les 1000 euros. On devrait nous donner une petite augmentation ! Je suis dans un HLM, c'est là que j'ai élevé mes enfants... (C68)

J'ai exercé dans la restauration puis j'ai été gravement malade et ensuite j'ai fait chauffeur de taxi... (M33)

Enfin, quelques hommes interrogés sont en situation précarité. Ce sont des personnes étrangères en train de tenter de régulariser leur situation en France, des retraités dont les montants de retraite sont bas. Il s'agit exclusivement de locataires de petits logements ou de personnes qui résident en habitat social, en HLM, dans les arrondissements du 20^{ème}, 19^{ème}, 18^{ème}.

Je suis sans papier, j'ai rendez vous le 29 octobre pour en avoir, à 9h du matin.... J'aimerais bien rester ici... (C73)

1b/ Les questions de santé

Emergent trois catégories de situations de vie par rapport à l'âge et à la santé:

- « **les seniors** » : des personnes de 65 à 75 ans, estimant ne pas avoir de problème de santé, ils sont parfois encore en activité professionnellement, en tant qu'intellectuels, ou bien très impliqués dans des activités associatives, ils ont des loisirs et de grandes mobilités dans Paris et hors de Paris ;
- « **les résistants** » qui sont des personnes de plus de 75 ans et de plus de 85 ans qui s'estiment « en bonne santé pour leur âge », qui ont encore des activités associatives et un réseau relationnel et qui sont souvent de classes sociales moyennes ou aisées ;
- « **les ralentis** » : sont des personnes âgées de plus de 75 ans, à petite mobilité, parce que connaissant de fortes diminution de capacités et des handicaps, qui n'ont peu de loisirs, hormis la télévision, ont un faible réseau relationnel ou un réseau de quartier ;

La majorité déclare prendre quotidiennement des médicaments et ce, malgré la disparité des conditions physiques des personnes interrogées. Cette prise quotidienne de médicaments est vécue au moins implicitement comme normale, passée la soixantaine et est souvent dédramatisée, par un « c'est juste par rapport à... ». Certains justifient en effet cette consommation par des problèmes de tension, d'ordre cardiaque, des migraines, d'autres évoquent des maux à dimension psychologique, tels des problèmes d'insomnie ou d'angoisses, ce qui laisse supposer que les anxiolytiques et anti-dépresseurs ont une place importante dans ce type de consommation... La prise de médicaments constitue dans cet échantillon, une sorte de dénominateur commun, après le port de lunettes : ces données confirment l'importance de la consommation de médicaments en France !

S'ajoutent à cette médication de la plupart, les éléments répertoriés dans nos critères de recrutement, tels : le port de lunettes, d'un appareil auditif, d'une prothèse auditive et l'usage d'une canne. Un autre élément aurait pu être pris en compte au sein de nos critères : l'obésité, qui touche des femmes surtout, cette prise de poids avec l'avancée en âge impactant directement leurs mobilités, leur aisance ou non à se mouvoir...

Parmi les problèmes de santé évoqués spontanément par les personnes interrogées : l'arthrose, l'arthrite, les douleurs éprouvées dans les articulations des jambes, des problèmes de colonne vertébrale (disques usés), des opérations subies suite à des chutes, des fractures (du col du fémur, opération de la hanche, du ménisque, du tibia, du péroné...), les problèmes de vue, ou bien des opérations envisagées, dont celles relatives à la cataracte...

Depuis quelques années, j'ai de l'arthrite et l'année passée j'ai eu un triple pontage. Je marche difficilement, je ne vois pas. Je marche comme une tortue ! Le plus agréable c'est de marcher au bras de quelqu'un... (C9)

Moi, j'ai besoin de m'asseoir et je repars ! Je palie avec ma canne siège, elle est très pratique ! On me demande où j'ai acheté ma canne siège ! (C13)

Je me lève et j'ai mal au dos ! Cela m'est très pénible de me lever... Pour l'arthrose il faut trois choses : la chaleur, le mouvement et la diète. Après une douche chaude, tout

va mieux, je commence ma journée à ce moment là. Je vaque. Quand je reste longtemps assise, j'ai mal au dos quand je me lève. C'est ainsi depuis trois ou quatre ans : 80 ans c'est un seuil important ! J'ai commencé à mal entendre et mes douleurs ont augmenté... (C25)

Je ne peux presque plus marcher, pourtant j'ai fait de la haute montagne ! Avec mon amie, on marchait huit heures par jour : on traversait Paris ! Cela, c'est triste ! J'utilise une canne. J'ai eu des problèmes de hanches, et puis ma colonne vertébrale se débîne... A l'extérieur, je prends toujours ma canne ! J'ai des amies qui, par coquetterie, n'en prennent pas... Je ne peux plus rester debout : j'ai mal. Même pour cuisiner, cela m'est pénible... (C40)

Quelques personnes disent avoir connu de graves problèmes de santé, tels des cancers, des problèmes cardiaques révélés par un infarctus, des opérations diverses dont de la hanche et du dos. Une femme interrogée savait qu'elle était atteinte par la maladie d'Alzheimer.

Je me sens un peu drôle, mon mari me regarde, il y a des choses que j'oublie. Il paraît qu'il y a des personnes de trente ans qui ont l'Alzheimer ! C'est une maladie dangereuse ! Moi je savais qu'elle existait : ma maman l'avait eue et du côté de mon mari, il y en a eu aussi. (C42)

Les chutes sont souvent évoquées par des femmes surtout. Ces chutes sont sources d'une diminution de mobilité. Elles suscitent « après coup » une plus grande prudence, voire une augmentation de la lenteur dans les déplacements. Les chutes sont parfois le début d'une longue série de problèmes de santé.

J'utilise une canne depuis que je suis tombée dans l'escalier en 1998, je me suis brisée trois vertèbres ! J'ai fait un ulcère à l'estomac, un infarctus en 2000. Ce sont les pompiers qui m'ont emmenée à l'hôpital ! Après il a fallu m'opérer de la hanche droite en 2003 et de la hanche gauche en 2008. J'ai eu une opération de la vésicule aussi en 1989 et en 1997, l'opération de mon dos, les yeux en 2001... J'ai fait un zona en 2006... Je ne peux pas marcher. (C37)

Certaines femmes ayant subi de lourdes opérations avouent le sentiment de honte qu'elles éprouvent, au regard du port de certaines prothèses et par rapport à leur déchéance physique. Les plus handicapées dans l'échantillon, soulignent souvent le décalage entre leur « tête » et leur corps et certaines personnes malgré de graves maladies, s'estiment encore « alertes »...

J'ai eu deux cancers, un lymphome qu'il a fallu soigner, ce qui m'est arrivé relève de l'urologie et depuis avril, j'ai perdu la tête. Maintenant j'ai une poche ! Cela me rend honteuse, moralement c'est épouvantable, c'est dur à vivre ! J'ai 87 ans, mais pas dans ma tête ! (C36)

Je souffre de plein de choses ! J'ai quand même eu un cancer il y a trois ou quatre ans, mais je me trouve très alerte ! (C61)

Des femmes de classes sociales moyennes ou favorisées mènent des activités physiques, de loisir, telles : la natation, la gymnastique aquatique, le tai-chi, la marche nordique, ou la danse - pour s'entretenir physiquement et diminuer les risques de problèmes de santé. Ces activités à la fois de loisir, d'entretien de soi, voire réparatrices, sont quelquefois partagées

avec un enfant et elles sont alors sources de renforcement des liens intergénérationnels, ou avec des amies.

J'ai un disque abîmé alors je vais à la piscine et je vais faire de la danse de salon au Centre du Marais : ça entretient ! J'y vais avec ma fille, c'est tonique ! On y côtoie des gens de tous les âges. C'est un entretien et un plaisir pour être avec ma fille ! (C46)

Ceux qui estiment ne pas avoir de problème de santé soulignent à quel point ils restent actifs et mobiles. Ils s'estiment plus en forme que ne l'étaient leurs aînés au même âge et sont fiers de cette amélioration. Est soulignée aussi la chance des intellectuels qui ne s'arrêtent jamais de lire et de réfléchir.

J'ai un ami, vieux, qui est un intellectuel. Lui, ne s'ennuie jamais parce qu'il vit avec ses livres ! Nous ne sommes pas tous égaux devant le vieillissement ! Dans le temps, à 80 ans, les gens étaient des vieillards ! Aujourd'hui à 80 ans, nous sommes encore actifs ! (M4)

Les seniors ne ressentent aucun handicap majeur puisqu'ils portent seulement des lunettes et prennent cependant souvent des médicaments quotidiennement. Ils n'estiment souffrir d'aucune diminution de capacité, ni de problème de santé, ils sont très actifs et ont parfois entamé une seconde phase de vie professionnelle, moins stressante que celle qu'ils ont connu au préalable, au sein de grandes institutions ou entreprises. Ils prolongent parfois leurs activités professionnelles, en statut de consultant ou d'auto entrepreneur, ce qui leur permet de gérer leur temps. Il s'agit de personnes qui bénéficient de bonnes retraites, de cadres qui sont encore très mobiles. Les loisirs sportifs de ces privilégiés au plan social et culturel et en termes de santé, sont : le tennis, le golf, le bridge, la gymnastique aquatique, la marche nordique...

Je recommence ma vie quand vous voulez ! C'est le problème de se sentir en forme ! La question de l'utilité sociale se pose et va se poser de plus en plus par rapport au vieillissement... (C60)

1c/ Les situations familiales

La vie de couple semble sécurisante par rapport au processus du vieillissement. Les couples âgés, dont les membres sont tous deux retraités, apparaissent stables. Cependant, il y a des couples encore actifs, dont les deux membres ont parfois des activités différentes, et dans lesquels chacun a une relative autonomie vis-à-vis de son conjoint. Bien des personnes vivant en couple insistent sur la chance qu'ils ont, au regard de la solitude de nombreuses femmes âgées à Paris.

Le matin je viens chez moi, de chez mon ami, boulevard St Germain. C'est environ une demie heure. Je fais mes courses. Je ressorts le soir pour aller chez mon ami. J'y vais à pied si je n'ai rien de lourd à porter... (C58)

Nous avons de la chance ma femme et moi : financièrement et d'avoir beaucoup d'amis, de la famille sur place, d'avoir une vie sociale riche ! Les personnes seules sont évidemment en difficulté et sont obligées d'arrêter leurs déplacements et de se rapatrier en maison de retraite ! (M8)

Il y a un problème sur Paris, pour les personnes âgées, c'est la solitude ! Il y a un nombre important de femmes seules ! Il y a beaucoup de personnes qui, devant leur état physique ne sortent plus, ne voient plus personne ! (M9)

Quelques femmes vivent seules, mais ont un « ami » qui ne vit pas sous le même toit, mais qu'elles voient quasi quotidiennement. Ces relations de couple où chacun vit dans son logement, suscitent des mobilités pendulaires entre le domicile de l'un et de l'autre. Ces situations choisies ou consenties, sont généralement bien vécues, chacun ayant son espace de liberté, son toit, et en même temps, ne connaissant pas de vide affectif, n'étant pas seul.

Au sein de certains couples, un membre est parfois handicapé ou à mobilité réduite, l'autre dans ce cas, apporte son aide et soutient la personne fragilisée. Dans cet échantillon, il s'agit de quelques hommes s'occupant de leur compagne. Les problèmes de mobilité sont au cœur des préoccupations de ces couples aidants aidés.

La solitude subie, suite à un deuil, est une des plus douloureuse rupture de vie. Plusieurs femmes nous font part de leur douleur, suite au deuil récent d'un compagnon ou d'une compagne. D'autres, encore dans cette douleur de la disparition de leur « moitié », versent une larme au cours de l'entretien, en évoquant le changement de vie et de mobilité engendré par ce veuvage.

On était un ménage, maintenant il faut que je sois je ! (C21)

Je ne fais plus de grands voyages en voiture depuis la mort de mon mari. Etre deux, c'est une sécurité énorme ! (C25)

La solitude choisie semble source de sérénité dans certains cas au moins, tant le célibat est assumé de longue date et que ce statut familial permet d'avoir des loisirs, de vie pour soi ou de vie citoyenne. Le choix de ne pas avoir d'enfant est parfois revendiqué par ces célibataires heureux de l'être.

Les personnes interrogées vivant seules, sont majoritairement des femmes, veuves, célibataires, ou divorcées. Ces personnes recherchent parfois la proximité avec leurs enfants et petits enfants, pour bénéficier de visites et d'échanges avec ceux-ci, quand ils vivent également à Paris ou en région parisienne. Certaines femmes en revanche, consacrent beaucoup de temps à leurs aînés et en particulier à leur mère.

Il existe des liens forts entre mères et filles, comme en témoignent les nombreux récits de visites à sa mère ou d'accompagnement de celle-ci, par des femmes de 65 à 74 ans. La façon dont vieillissent et meurent ses propres parents sert d'expérience et renvoie à son propre vieillissement. Quelques personnes ont de lourdes préoccupations quant à la santé physique ou psychologique de leurs enfants...

Je m'abrutis de mots croisés, je tricote, je fais un peu de couture, je lis et je dors. Ce doit être les médicaments ! C'est la voisine qui me monte mon courrier. Mon fils vient ce soir me voir. Ils viennent avec sa femme à 20h et partent à 22h. Ma fille est très malade, elle fait une dépression depuis qu'elle a 25 ans. Elle a grossi, elle pleure tout le temps. Elle a dormi toute la journée dimanche. Je ne peux pas compter sur elle : c'est triste ! Elle me fait peur, elle dit qu'elle veut s'arrêter de vivre !... Mon fils a une femme épouvantable ! Il me téléphone en douce, sans qu'elle le sache. Je suis contente quand il vient tout seul ! Il me dit de ne pas me faire du souci pour sa soeur. Il ne travaille plus, il a pris sa retraite. Il est à Créteil et ma fille à Boulogne... (C37)

Trois fois par semaine je vais voir ma mère avec un bus en face de chez moi... (C67)

Le rôle de grands-parents est peu prégnant dans l'ensemble des propos recueillis. Bien que la quasi-totalité des personnes interrogées ait des enfants et encore plus de petits enfants, quelques-unes seulement, abordent spontanément leurs fonctions de grands parents. Des déjeuners au restaurant, avec les petits enfants (étudiants, jeunes adultes) sont évoqués à plusieurs reprises par des femmes de catégories socioprofessionnelles aisées. Des sorties ou promenades à pied, avec leurs enfants, en général leurs filles, sont également relatées par des femmes de plus de 75 ans. Il est intéressant de constater qu'il y a plus de référence aux rôles d'aidants familiaux à l'égard des mères, qu'au rôle de grands parents dans ces entretiens menés auprès de Parisiens et Parisiennes de plus de 65 à 88 ans.

Mon fils habite à Sèvres, il travaille et il est militaire en même temps. Ma fille habite en Corse, elle est mariée, elle a deux enfants. Mes petits enfants font leurs études à Aix en Provence... (C68)

Les petits-enfants, ce n'est pas systématique : quelques fois je vis déjeuner chez l'un mais je n'ai pas envie de les encombrer ! (C21)

L'ennui est ce qui est redouté dans le processus du vieillissement, de la part des personnes seules, déstabilisées par un récent deuil, de catégories socioprofessionnelles modestes ou moyennes, par ceux qui n'ont que peu de liens familiaux, le conjoint étant décédé, les enfants hors de Paris et dont la mobilité se restreint.

1d/ Les biens possédés

Les propriétaires de leur logement sont de catégories socioprofessionnelles plus élevées que les locataires. Cependant, certains Parisiens fortunés, et qui ont beaucoup voyagé au cours de leur vie professionnelle, ou qui ont de par leur histoire familiale, une culture du voyage, ont refusé d'être propriétaire à Paris, et ainsi quelques-uns louent de grands appartements avec parking.

Ceux qui ont acheté leur logement dans les années 1960/1970, soulignent systématiquement l'augmentation des prix de l'immobilier qui a eut lieu depuis à Paris. Ils sont conscients de leur chance d'avoir connu les « trente glorieuses », une époque de plein emploi où l'acquisition d'un logement dans la capitale était possible. Emerge parfois une préoccupation pour les enfants, au regard de cette actuelle difficulté d'accès à la propriété à Paris.

Les locataires de logements sociaux ou qui ont des loyers en loi de 1948, sont toujours satisfaits de leur logement en lui-même, mais déplorent parfois l'environnement de leur immeuble. Ils sont sensibilisés en particulier aux nuisances sonores dues à la circulation automobile. Précisons que ces logements sociaux sont situés le plus souvent aux portes de Paris, en bordure du périphérique.

J'ai toujours été à Ménilmontant : c'était l'appartement de mes grands-parents. Mon père y a logé et moi je suis venue y habiter. J'ai repris l'appartement en loyer, loi de 1948, sinon je n'y serais plus, tant les loyers sont élevés à Paris ! Je paye 100 euros d'impôts, les fins de mois sont difficiles : le loyer c'est un peu plus de 500 euros, charges comprises... (C71)

Parmi les possesseurs d'une voiture au moins, certains ont une résidence secondaire. Ainsi dans chaque lieu de vie, y a-t-il une voiture, voire deux, à la campagne dans le cas de couples aisés. La possession d'une voiture semble étroitement liée à celle d'une résidence secondaire. Les voitures possédées à Paris semblent relativement peu utilisées, nous y reviendrons.

La voiture à Paris, je n'en fais rien. Elle a 14 ans et elle est neuve. De temps en temps mon fils qui a un scooter, me l'emprunte. Elle n'a que 50 000 kms en 14 ans, ça fait 3000 kms par an ! Elle me coûte le parking et l'assurance... (C60)

Les taux d'équipement en TIC (ordinateur et téléphone portable) sont élevés dans cet échantillon. Ces équipements sont utilisés pour des activités professionnelles ou associatives par les plus actifs, dans le cadre des relations familiales et amicales pour tous. Les échanges de courriels sont quasi systématiquement évoqués par les possesseurs d'un ordinateur.

Rappelons que **105 personnes** possèdent un téléviseur au moins, 13 n'en possèdent pas. **L'usage de la télévision est peu commenté**, tant il est banalisé. Il y est fait référence de temps en temps, par rapport aux occupations de soirée, par des personnes vivant seules. Certainement l'importance du temps accordé à la télévision est-elle minimisée voire occultée. Nous n'avons pas relancé sur ce thème de l'écoute de la télévision, qui risque toujours de provoquer des biais et digressions sur telle ou telle émission ou personnage du petit écran.

1e/ Les ruptures de vie

Outre ces éléments descriptifs des personnes interrogées, très tôt dans les entretiens menés, ou dès la passation du questionnaire filtre, sont mentionnées **des ruptures de vie subies ou « chocs »**. Il s'agit de :

- **chocs psychologiques**, tels des deuils, des divorces, avec leurs cohortes de douleurs et de solitude éprouvées, de réaménagements de la vie quotidienne, de renoncements. Suite à la perte de son conjoint, des femmes divorcées ou veuves, n'ayant que de petites retraites, vivent cependant, comme **une chance d'habiter Paris...**

Depuis l'opération, je ne pars pas. Et puis, à la retraite je n'ai pas de moyens, ce n'est pas facile ! Et en même temps je me dis que j'ai beaucoup de chance d'habiter Paris ! (M41)

- **chocs liés à des problèmes de santé**, suite à un accident, une chute, des hospitalisations, opérations et découvertes de maladies invalidantes. **L'expérience de béquilles ou de cannes, exacerbe l'acuité par rapport au civisme** des usagers des transports collectifs.

C'est une autre vie : il y a l'avant et l'après l'accident ! J'étais très indépendante et j'ai du subir la dépendance pour faire les courses... J'ai des amis qui m'aidaient. Mes amis ont été très présents, mes voisins aussi... (C76)

Je marchais beaucoup avant mon opération de la hanche, il y a quatre mois ! (M41)

Les ruptures de vie au plan sentimental et familial sont douloureuses sur le long terme. Des femmes divorcées et veuves soulignent l'ampleur des pertes matérielles consécutives à ces ruptures de vie : pertes des voyages, de la voiture, de revenus, de moyens financiers... Les femmes de ces générations n'ont en effet pas toujours travaillé et nombreuses sont celles qui n'ont que de petites retraites, qui « **rétrogradent** » **en termes de moyens et de modes de vie**.

J'ai été mariée trente ans, j'ai divorcé en 1997. Quand j'ai pris ma retraite, j'ai envisagé que c'était possible... Je pensais que c'était suffisant ! Mais maintenant, il y a une perte du pouvoir d'achat ! J'apprécie la gratuité des TC ! (C76)

Les ruptures de vie au plan de la santé, fragilisant les personnes, les handicapant physiquement, ne serait-ce que temporairement, nécessitent d'être accompagnées, de bénéficier de soutien et d'aide. Parmi les aidants informels qui interviennent en de telles circonstances, sont mentionnés : **le voisinage, le réseau amical**, dont associatif et sportif, les **membres de la famille**.

Les ruptures de vie brutales et handicapantes en termes de mobilité, telles celles dues à **un accident ou une chute**, sont celles qui sont les plus commentées, sans doute au regard du sujet annoncé : « *les mobilités des Parisiens et Parisiennes âgés de plus de 65 ans* » !

2/ Les mobilités résidentielles au cours de la vie

2a/ Pour ceux qui ne sont pas originaires de Paris

67 Parisiens et Parisiennes interrogées sont originaires de Paris ou y vivent depuis plus de 50 ans, tandis que **51 personnes sont originaires d'autres départements et régions de France.**

Pour ces derniers, l'enfance et l'adolescence ont souvent été vécues hors de Paris, en milieu rural ou dans de petites villes et ce n'est qu'à la fin de ses études, voire à l'âge adulte, lors de l'entrée dans la vie professionnelle, ou lors du mariage, de la construction de la vie familiale, que ces personnes se sont installées dans la capitale. Vivre à Paris était parfois un objectif de jeunesse, une ville qui a fait rêver de nombreux provinciaux.

Je suis née dans le bassin minier du Nord Pas de Calais. J'y ai vécu le temps de ma scolarité, puis j'ai fait mes études supérieures à Lille. Dans le bassin minier on avait des conditions de vie assez privilégiées, mais j'ai détesté ces maisons, ce monde clos avec une hiérarchie très grande. Tout était extrêmement fermé, il y avait même le bus des Houillères ! Je bouillais, j'avais une envie terrible de découvrir le monde ! (C59)

Je suis née dans la Sarthe, je suis partie jeune et je suis venue à Paris... (C37)

Je suis née à Marseille où j'ai vécu une vingtaine d'années... (C53)

Je suis né à Nantes, j'y ai vécu jusqu'à l'âge de 11 ans, ensuite je suis allée à Saumur, de 12 ans à 19 ans, puis Paris... (M15)

Je suis née à Rouen, je suis une citadine. Depuis mon enfance, je rêvais de vivre à Paris qui me fascinait ! J'ai eu une proposition de travailler à Paris en 1965... (C50)

Notre échantillon comporte aussi des personnes d'origine étrangère, dont un sans papier. Certains ont vécu leur enfance ou jeunesse, dans un pays étranger, d'autres ont vécu dans les TOM-DOM ou en sont originaires et d'autres encore ont été amenés à voyager à l'étranger, au cours de leur vie professionnelle tels des cadres supérieurs, consultants, commerciaux. Ces expériences de vie dans d'autres pays que la France suscitent des comparaisons de Paris avec d'autres villes, comme Londres, New York, Luxembourg ou Singapour... Ces expériences de pays étrangers aussi agréables ou heureuses qu'elles aient été, contribuent à conforter l'amour éprouvé pour Paris, qualifié de ville alliant diversité et harmonie.

Ma famille était militaire, et j'ai vécu jusqu'à douze ans à l'étranger : en Tunisie, Hongrie, Etat Unis... (M6)

Je suis né en Guyane Française, je suis allé à l'école aux Antilles, à Fort de France, puis en Bourgogne, en Côte d'Or, et ensuite à Reims... (M1)

Pendant la guerre, j'étais en Dordogne. J'ai vécu ensuite aux Etats-Unis de 20 à 21 ans... (C51)

J'ai toujours vécu à Paris, sauf quatre ans, au Luxembourg, pour mon travail, entre 25 et 29 ans. (C13)

Je suis née au Portugal, mes parents sont venus en France quand j'avais 9 ou 10 ans. (C38)

Je suis née en Suisse, à Genève, j'ai fait mes études d'art déco à Genève. Ensuite j'ai habité cinq ans en Norvège... (C40)

J'ai eu l'occasion de voyager dans ma vie, je me suis amusée à comparer les capitales. A Paris c'est une diversité dans l'harmonie, ce n'est pas quelque chose que je retrouve à Rome ou à Madrid ! J'ai besoin de la dimension cosmopolite de Paris. (C18)

Certains structurent d'emblée leurs itinéraires de vie en fonction des territoires habités : les grandes phases de la vie telles : l'enfance, l'adolescence, puis les études supérieures, l'entrée dans la vie professionnelle et le mariage, enfin la retraite, s'inscrivent souvent dans des territoires différents. L'entrée dans la vie professionnelle, comme le mariage, sont des occasions de choix d'un territoire, d'un cadre de vie, d'un logement. **Le choix de Paris est souvent lié aux opportunités professionnelles.** Est parfois évoqué le sentiment de « déclassement » éprouvé à Paris, lorsque l'on y arrive, en débarquant de la campagne, en ignorant des codes ! Quelques hommes associent leurs déménagements dans Paris, à leurs différentes phases de vie sentimentales, à leurs différentes compagnes.

J'ai eu trois vies ! La première rurale, à la campagne, dans la ferme de mes grands parents au cours de la période de la guerre, dans le Loir et Cher. Il y avait l'école communale et je gardais les chèvres... Ensuite, la deuxième : toute la phase de l'adolescence au Pré St Gervais, chez mes parents lors de la reconstruction du pays. Ce fut la découverte un peu brutale du monde urbain pour lequel j'étais une sorte de zombie venu de la terre ! J'ai été déclassé, j'en ai souffert ! (...) La troisième ce fut le début de la vie professionnelle et ensuite la vie d'homme marié. J'étais en Seine et Marne, à Chelles pendant cinq ou six ans, et puis ensuite j'ai été un peu nomade parce que je pouvais avec mon travail, être logé sur place... (C57)

Ma femme est morte d'un cancer de la gorge, j'ai alors émigré sur la rive gauche, rue de la Tommette dans le 7^{ème}... J'étais avec une autre copine et on s'est installé près de la rue du Bac, rue St Simon, c'était très bien ! J'ai changé de copine, une blonde aux yeux verts, stagiaire au journal. Elle habitait rue de Sèvres... (C7)

2b/ Pour ceux qui sont originaires de Paris

Ceux qui sont nés à Paris ou qui y ont toujours vécu, revendiquent d'être de « vrais Parisiens » ou encore des « citadins dans l'âme » et soulignent leurs difficultés voire leur incapacité à s'adapter à tout autre territoire, et en particulier à la banlieue. Une femme tant est grand son attachement à des arrondissements situés autour de la tour Eiffel, se compare à « une chèvre attachée à la tour Eiffel ». Ceux qui revendiquent d'être de « vrais » Parisiens, n'envisagent pas avec l'avancée en âge, de quitter leur ville et sont fiers que leur descendance y demeure également, le souhaitent.

J'ai passé mon enfance et mon adolescence à Paris... Je me suis mariée, nous avons vécu à Fontenay aux Roses, de 1962 à 1997... Je vivais très mal la banlieue ! Pour mon travail il fallait que j'aie à Paris. J'ai plus de calme ici à Paris qu'à Fontenay ! Je suis citadine dans l'âme... (C14)

Les dix premières années j'ai vécu dans l'Oise et ensuite, de 10 ans à 24 ans, à Paris dans le 5^{ème} : un merveilleux arrondissement pour une adolescente ! Je descendais le boulevard St Michel sans jamais être une étrangère. Ensuite je suis partie dans l'Oise près de Crépy-en-Valois, jusqu'à 52 ans. C'est proche de Paris mais je ne suis pas devenue vraiment une provinciale. J'avais toujours l'idée que je reviendrais à Paris ! Il y a plein de petits coins de campagne à Paris, alors qu'il n'y a pas de Paris ailleurs ! (C18)

Je suis une chèvre attachée à la tour Eiffel : j'ai habité le 16^{ème}, le 15^{ème}, le 17^{ème}, le 7^{ème} et le 8^{ème} ... Je suis très attachée au 16^{ème} parce que j'avais de très gros chiens et que j'avais le bois de Boulogne à proximité. Quand je suis allée ailleurs qu'à Paris, trois ans à Montpellier, je disais que j'avais l'impression d'être enfermée dans le 15^{ème} ... J'aime Paris qui est d'une beauté sauvage ! J'y ai eu tous mes boulots, j'y ai ma famille, mes amis... Mon arrière petite fille est la 8^{ème} génération née à Paris ! (C27)

La possession d'un logement à Paris renforce l'ancrage dans cette ville et le désir d'y rester. Ceux qui connaissent des mobilités résidentielles les plus tardives, sont plus souvent des locataires, que des propriétaires. Il est très rare que des projets de déménagements soient abordés, sauf quelques exceptions, sur lesquelles nous reviendrons dans le chapitre consacré aux mobilités résidentielles...

Les bi-résidentiels semblent très satisfaits de leur « double vie » : il semble que l'alternance entre Paris et la province, selon un rythme choisi qui peut varier au fil des années, soit très appréciée. Le fait de posséder deux résidences constitue presque une forme de réussite de parcours de vie, puisque permettant de conserver un ancrage dans Paris et de s'en échapper, pour retrouver le charme d'une maison en province, en général dans un territoire rural choisi ou de « souche ». Le choix de la résidence habitée, du cadre de vie et du mode de vie, en fonction de la saisonnalité, des envies, des opportunités, est aux yeux des personnes interrogées, une **preuve évidente de leur autonomie, de leur liberté de choix et de rythme** et ce, quelles que soient les distances à parcourir...

J'ai un appartement à Séville ! C'est ma résidence secondaire... Sur l'année, je suis à Séville, un quart du temps ! J'y vais en août et j'y vais parfois pour une journée... J'y serai allée plus de quinze fois cette année, à Séville ! (C75)

Jusqu'en 2008, je m'occupais du festival de « la Mémoire des Humbles » en Dordogne, j'y allais une semaine par mois. J'ai presque vécu fifty-fifty à Paris et là bas à une époque. J'y vais maintenant une dizaine de jours tous les deux mois... (C63)

J'ai un pied en province, un pied à Paris. La province c'est très bien l'été, avec un jardin, mais l'hiver, c'est mieux d'être à Paris : on a la proximité des commerces, des hôpitaux... (C76)

2c/ Les mobilités résidentielles dans Paris

De nombreuses personnes interrogées évoquent les différents arrondissements de Paris où elles ont habitées. Cette mobilité intra muros qui peut être de l'ordre de trois à plus d'une douzaine de changements de domicile, a été particulièrement grande au cours de la jeunesse, lors de la vie d'étudiant et en début de vie professionnelle. Il paraît évident que cette mobilité résidentielle est d'autant plus grande, tant que les personnes sont locataires et célibataires : ce sont ces derniers qui énumèrent le plus grand nombre d'arrondissements habités. Le fait de devenir propriétaire d'un logement à Paris ralentit la mobilité résidentielle.

J'ai commencé à habiter dans le 7^{ème} où j'étais jeune fille au pair, puis dans le 10^{ème}, le 8^{ème} et le 16^{ème} avant de venir ici... (C58)

J'ai habité dans le 5^{ème}, le 13^{ème}, quand j'étais jeune, j'ai beaucoup déménagé ! J'ai habité vers Maison Blanche dans le 13^{ème} puis à Levallois de 1979 à 2002, et puis ici ! (C53)

Je suis née à Lozère, sur la ligne de Sceaux, dans la résidence d'été de Raymond Poincaré, j'y suis restée jusqu'à 17 ans, puis je me suis installée à Paris. J'ai habité le 6^{ème} arrondissement, rue du Gai Trouin, le 7^{ème}, le 11^{ème}, boulevard Richard Lenoir, le 15^{ème}, le 16^{ème}, le 17^{ème}, le 18^{ème} depuis 13 ans... (C49)

Les ruptures de vie telles : une séparation, un divorce, un deuil sont des moments de réaménagement de vie, qui suscitent des déménagements. Une personne en cours de divorce lors de l'entretien, était en train de déménager. Les mobilités professionnelles des personnes interrogées, ainsi que celles de leur conjoint, ont été aussi, précédemment, la cause de leurs mobilités résidentielles.

J'ai passé ma jeunesse à Montmorency et en Normandie, dans l'Eure. Ensuite je me suis installé à Paris dans le 10^{ème} et dix ans après dans le 15^{ème} où j'ai habité 7 ou 8 ans. Après j'ai changé pour acheter un appartement rue de Rennes, un magnifique 75 m2, et puis, suite à mon divorce, nous avons tout vendu ! (M2)

Mon mari m'a quittée au bout de 22 ans. J'ai alors habité un deux pièces dans le 11^{ème}, rue Montorgueil, puis j'ai acheté ici, en 1987... (C13)

J'ai vécu 7 années de mariage, 7 ans veuve, je me suis réinstallée à Paris en 1975 avec mon deuxième mari. Il a été nommé directeur de l'Ouest et nous avons vécu cinq ans à Nantes, puis nous sommes revenus sur Paris. (C20)

J'ai failli acheter un appartement dans le midi et puis on a divorcé, donc j'y ai renoncé. Mes repères, mes liens sont à Paris. J'accorde beaucoup d'importance à l'amitié ! J'ai des amoureux aussi... (C53)

Des Parisiens de naissance, issus de milieux favorisés, ont hérité de biens immobiliers à Paris et, en conséquence, n'ont connu que **peu ou pas du tout de mobilités résidentielles** au cours de leur vie, si ce n'est le fait de bénéficier aussi parfois d'une résidence secondaire. Les changements de logements, d'arrondissements, sont plus rares chez ces personnes issues de

familles parisiennes de génération en génération, que chez ceux qui sont venus d'ailleurs, qui ont « débarqué » de province ou d'un pays étranger, ou qui sont issus de milieux plus modestes.

Je suis né à Paris dans le 8^{ème} et j'ai habité le 8^{ème} jusqu'à ce que je me marie. J'ai habité avenue Victor Hugo de 1958 à 1988 et j'ai ensuite acheté mon appartement dans le 15^{ème}. Mes grands parents et mes parents habitaient Paris : nous sommes une vieille famille parisienne ! (M7)

Je suis né à Paris, j'ai habité avec mes parents dans le 19^{ème} et j'habite depuis quarante ans dans le 15^{ème} ... (M11)

J'ai toujours vécu à Paris. J'habite l'appartement dans lequel on s'est installé quand on s'est marié. C'est le quartier où habitait ma belle famille, nos enfants, nos amis... L'entreprise de mon mari était à 500m de là ! (C11)

Enfin, des personnes ont une mobilité résidentielle contrainte, puisque liée à des hébergements éphémères, dus à leurs très faibles moyens financiers, voire à **leur précarité**.

Je vois des gens qui souffrent... L'hôtel où je logeais, ils ont fermé et ils n'ont pas relogés les deux femmes et les treize hommes qui y logeaient. Peut-être qu'ils vont être aidés par ceux qui ont de bonnes retraites ! (C73)

2d/ Les mobilités résidentielles envisagées

Spontanément, sans même une relance sur le thème des mobilités résidentielles envisagées, quelques personnes interrogées font part de **projets de mobilités résidentielles** ou de **leur craintes et hésitations quant à leur dernière demeure...** Ces préoccupations émanent surtout de femmes et d'hommes à mobilité réduite, vivant seuls et ayant de petites retraites.

Les maisons de retraites sont redoutées par des femmes en particulier, ces institutions pâtissant d'une image négative, et implicitement au moins, le fait de n'être entouré que de gens âgés étant refusé. Cependant, des femmes ayant assumé l'accompagnement d'un aîné, en fin de vie ne veulent pas devenir une charge pour leurs propres enfants.

J'ai horreur de penser qu'il faut que j'aille dans une maison de vieux ! Pour moi, ce serait le régiment... Etre dans une maison au milieu de personnes âgées, je préfère être seule, même si je m'ennuie ! Je me dis qu'il va falloir un jour que je me décide... J'ai une amie qui a une médaille autour du cou pour avertit les autres en cas de problème. Cela je le ferai ! Je veux rester ici le plus longtemps possible, j'ai autour de moi des choses qui sont ma vie, la vie de ma famille... (C36)

Paris est perçu comme offrant de multiples services de santé pour les personnes âgées, mais la campagne apparaît parfois plus appropriée aux personnes en situation de vieillissement que la ville, en raison d'un rythme de vie plus calme et de plus de relations de voisinage... L'isolement en milieu rural cependant est redouté par plusieurs Parisiennes vivant seules.

Je pense que les personnes âgées sont mieux à la campagne, mais à Paris il y a tout ce qu'il faut pour les personnes âgées : des centres, des hôpitaux. A la campagne, ce sont les voisins... Si on me met dans une maison de vieux, je crève ! (...) Ce qui me fait peur c'est d'avoir besoin de quelqu'un. Je ne voudrais pas être dépendante : c'est cela qui m'inquiète dans le vieillissement ! (C5)

Paris, pour une personne seule c'est beaucoup mieux que la campagne ! J'ai un ami qui a opté pour la campagne et une petite maison charmante... Aujourd'hui, il est malade et isolé. Devant la maladie, la ville et notamment Paris offre des avantages ! (M41)

La nécessité de bénéficier de commerces et de services de proximité ou à domicile est maintes fois évoquée par rapport au vieillissement. Paris est vécu comme sécurisant à ce niveau, bien que l'image de ses hôpitaux ne soit pas toujours positive. Outre les commerces vécus systématiquement, comme étant à proximité, le voisinage constitue en partie aussi, une sécurisation en terme d'aide informelle potentielle. Ainsi des femmes habitant des étages relativement élevés, ont envisagé de changer de domicile, pour bénéficier d'un ascenseur, mais finalement ne s'y sont pas résolues, par attachement au voisinage. Bien que n'ait pas été relevé systématiquement l'étage habité, notons que plusieurs fois, des personnes nous ont parlé de « *leurs quatre étages, sans ascenseur* » et revendiquent de faire ainsi de l'exercice, à raison de deux ou trois montées et descentes quotidiennes...

Je suis assez indépendante, casanière donc je demande au minimum ! Il y a des organismes qui viennent en aide aux personnes isolées. Dans l'immeuble, je connais les voisins. On sait qu'on peut compter sur les voisins si j'en ai besoin, je peux

demander à l'un ou l'autre... J'ai fait une chute en février, je suis montée sur un tabouret et je suis tombée à la renverse : ça pissait le sang, mais la hanche n'a rien pris. Je suis restée de 11h à 16h aux urgences de Cochin en attendant que le docteur m'examine ! (C34)

J'ai pensé aller habiter dans un immeuble avec ascenseur. On ne peut jamais prévoir comment les choses arrivent ! J'ai connu des femmes qui ont vécu seules jusqu'à 90 ans ! Mais il y a deux ou trois personnes dans la maison que je connais, je ne me sens pas isolée... L'absence d'ascenseur pourrait me poser problème mais je prends le risque ! (C55)

La diminution des relations et des liens sociaux est associée au passage à la retraite, à l'avancée en âge et est au cœur des préoccupations des Parisiens et Parisiennes les moins favorisés socialement, et de ceux dont la famille ne vit pas à proximité. La disparition des amis est souvent évoquée. Par rapport au processus du vieillissement, est redoutée cette diminution des liens débouchant sur la solitude subie. Des femmes en particulier apparaissent déprimées par cette solitude éprouvée.

Je ne vois que très peu de monde. Une fois à la retraite on ne voit plus beaucoup de monde ! Toutes mes amies sont décédées, ma soeur est en province, mon frère est dans une maison de retraite. Je vois de temps en temps mes cousins, j'y vais et ils viennent me voir. Le temps gris me déprime ! (C33)

Les Parisiens en situation de vieillissement qui envisagent de quitter Paris sont ceux qui s'y sentent seuls, dont les enfants ont quitté Paris, qui sont locataires et dont les loyers deviennent trop élevés par rapport au montant de leur modeste retraite.

Les loyers c'est de pire en pire ! Pour 23 m², 750 euros ! J'ai près de 1000 euros, c'est 50% de ma retraite ! J'ai du faire des sacrifices ! C'est une ville attirante Paris, mais il faut être jeune pour y vivre ! Si les enfants y étaient restés, je resterais... (C6)

Les plus amoureux de Paris, n'envisagent pas du tout de quitter cette ville qui constitue à leurs yeux, le cadre idéal par rapport au vieillissement, puisque la vie y est. Paris, c'est la Vie !

Pour rien au monde je quitterais Paris ! Il n'est de vie qu'à Paris ! C'est ma ville et ma plus grande fierté c'est d'avoir donné le musée d'Orsay à ma ville ! (M21)

3/ Les rapports à Paris, avantages et inconvénients perçus de vivre à Paris

3a/ Les avantages perçus de vivre à Paris

Il existe un fort attachement à Paris spontanément défini comme « une ville où il y a tout » et où « *tout est possible* » en raison de la diversité et multiplicité des offres culturelles, de commerces et de services, dont les hôpitaux et services à la mobilité, mais aussi en termes de diversité culturelle et ethnique des populations. Paris est perçu comme une ville où l'on ne s'ennuie pas, qui apparaît « stimulante », voire « nerveuse » contrairement à la vie en province. Ceux qui sont originaires de cette ville le soulignent immédiatement et nombreux sont ceux qui revendiquent de ne pas « *pouvoir/vouloir vivre ailleurs* » que dans cette ville.

A Paris, je ne m'ennuie jamais ! Se promener dans Paris c'est un régal ! Ce sont les musées, les concerts, les spectacles : il y a tout ! C'est une ambiance aussi. J'ai longtemps habité près de Montmartre, mes grands parents avaient un café place de Clichy, ils habitaient derrière le musée du Luxembourg. Toute ma famille a habité Paris, dans le 18^{ème}. Il n'y a que mes enfants qui se sont exilés en province : l'un en Vendée et l'autre dans le Tarn et Garonne. C'est surtout pour mes petits enfants : c'est sûr que c'est une qualité de vie pour eux, mais moi je m'y ennueie en province ! (C35)

Avant j'étais fascinée par Paris, maintenant je ne pourrais plus vivre ailleurs ! Il y a les concerts, les ballets, les expositions, le cinéma... (C40)

J'adore Paris ! Si je m'ennuie, je vais dehors et ça me requinque ! (C47)

Tout est possible à Paris ! Je peux même voyager à Paris ! Les Africaines sont splendides le dimanche ! (C18)

L'offre culturelle à Paris est souvent le premier avantage perçu à vivre dans cette ville, en particulier pour les Parisiens socialement et économiquement les plus favorisés. Les musées sont souvent évoqués, viennent ensuite les cinémas, les théâtres et même certains monuments, tels la Sorbonne ou le Panthéon qui symbolisent la richesse culturelle de la ville. Les bibliothèques sont évoquées également par des universitaires et des littéraires les fréquentant.

J'ai vécu jusqu'en 55 à St Denis, en 55 je me suis mariée et nous avons habité rue de la Roquette dans le 11^{ème}. Nous y avons vécu tous les trois avec notre fille : c'était un petit deux pièces sans confort et nous avons déménagé en 83 pour venir occuper cet appartement. Mon mari voulait bien déménager dans la mesure où il continuait à voir le Panthéon de chez lui !... Au niveau culturel, c'est l'une des plus belle ville du monde, au niveau des musées, des spectacles, des monuments...(C46)

Les avantages de Paris ce sont toutes ces possibilités culturelles : les musées, la maison des écrivains. Il y a des rencontres plusieurs fois par mois avec des écrivains. (C53)

L'avantage de vivre à Paris c'est de pouvoir aller dans des colloques, chez des amis, d'avoir une vie associative plus intense. Les musées, l'opéra, le théâtre, tout ça c'est Paris ! Et même si je reste là, je sens tout ça ! (C48)

La beauté de la ville est spontanément soulignée. Paris est souvent qualifié de « *plus belle ville du monde* » et nombreux sont les propos recueillis sur l'architecture et le charme de certains sites à Paris, tels : les quais de Seine, la place des Vosges, St Germain des Près, le cœur de Paris, en tant que ville dont tous les quartiers centraux sont chargés d'Histoire...

Les avantages de Paris pour moi, c'est le fait qu'il y a une vie culturelle et que j'y ai mes amis ici, donc la vie sociale ! C'est une ville que j'aime, j'en aime l'architecture. Quand je traverse la Seine, je trouve cela merveilleux ! (C54)

Paris est une ville magnifique : ses monuments, ses jardins, les bords de Seine ! (C25)

C'est beau Paris. C'est la plus belle ville du monde, je ne pourrais pas habiter ailleurs ! (C2)

La beauté de Paris est d'autant plus appréciée que la ville est explorée ou redécouverte au quotidien, que les personnes interrogées aiment découvrir les divers quartiers de cette ville. Ce regard et cette attitude de découvreur de sa propre ville émanent surtout de femmes et témoignent de l'ancrage affectif et de la fierté éprouvée par celles-ci. Les propos recueillis sur cette ville sont **des discours amoureux** et les promenades en bus sont des occasions de contemplation du paysage urbain parisien...

Je suis toujours émerveillée par les paysages et les découvertes parce qu'à Paris, il y a des quartiers que j'ignore. Il y a cette nouveauté constante ! Je suis visuelle, je suis curieuse... (C56)

A Paris, il faut avoir un touriste chez soi, pour redécouvrir cette ville formidable ! (M6)

J'aime la beauté de la ville, de ses lumières et la diversité de sa population ! (C59)

La beauté de la ville ! Certaines fois, je prends le bus et je visite Paris ! Je me retrouve avec des tas de touristes qui ont dépensé des fortunes pour visiter la ville ! (M41)

Les offres de transports collectifs font partie des avantages spontanément perçus à Paris. La mobilité étant vécue comme facilitée, elle favorise les contacts, le relationnel, l'épanouissement personnel et même la possibilité de jouir du spectacle de la ville... Nombreux sont les Parisiens qui considèrent qu'ils sont privilégiés en termes d'offres de mobilité.

Parmi les villes que je connais c'est une ville magnifique ! Très facile au niveau transports, très bien desservie... (C17)

Il y a d'une part les possibilités multiples de contacts faciles, de relations facilitées par la proximité et l'accessibilité des T.C... Une facilitation de la mobilité ! Vivre à

Paris c'est avoir une mobilité facilitée, avec un environnement urbain plaisant. je considère cela comme un privilège. (C57)

Pour moi, on ne s'y ennue jamais ! Je n'ai pas d'angoisse, il y a toujours quelque chose à faire : ne serait-ce que de monter dans un bus, et les transports collectifs, c'est exceptionnel ! Je peux aller au cinéma tous les jours, il existe des choses à faire même si on ne les fait pas ! (C30)

J'aime beaucoup le 17^{ème} : on a tous les transports en commun qu'on veut ! Le RER C à Pereire, le RER A à Etoile. J'y vais par le bus 31 : il est bien, il est fréquent, il marche le week-end et tard le soir. (C45)

Les femmes évoquent la liberté que permet l'anonymat à Paris, parmi les avantages de vivre dans cette ville. La liberté de mode de vie est inhérente à l'attractivité Paris. Cet avantage que représente l'anonymat dans Paris, est perçu surtout par celles qui ont vécu leur jeunesse en province et en particulier dans de petites villes ou des bourgs où « *tout le monde sait ce que vous faites* ». Dans cet anonymat que permet Paris, peuvent se vivre des amours illégitimes, se produire des rencontres, mais aussi des confrontations avec la mixité sociale et la misère...

Mon désir de vivre à Paris c'était un désir de liberté ! Vivre sa vie, sans l'angoisse de rencontrer un voisin, par rapport à des amours illégitimes... Paris permet d'être anonyme. (C50)

L'avantage de Paris, c'est d'abord la liberté ! A Paris, on est anonyme. Il y a des gens qui redoutent cet anonymat, pour moi, c'est agréable ! Dans le Vaucluse où j'ai une maison, les gens savent toujours ce que vous faites ! Ici, j'ai des voisins très agréables mais il y a une grande discrétion les uns vis-à-vis des autres. (C55)

On est anonyme à Paris, on peut y rencontrer beaucoup de gens, on est libre d'agir et de penser sans être observée comme dans un village... Je suis heureuse à Paris, j'aime Paris ! (C29)

Paris, on peut rencontrer des gens et en même temps se protéger. Ce qui n'est pas le cas à la campagne où on est sous le regard des gens ! Je fais partie des privilégiés ! (C72)

Les hommes en revanche évoquent plus souvent que les femmes, les avantages professionnels qu'offre Paris, les grandes entreprises et institutions publiques, privées, notamment culturelles y étant implantées, y faire carrière, y trouver des contacts professionnels, y est plus envisageable et plus facile qu'en province. Cet avantage de Paris au plan professionnel, est souligné aussi par les personnes exerçant des **activités culturelles et artistiques**, qu'il s'agisse d'hommes ou de femmes.

L'avantage de Paris, c'est en raison de ce que je fais, je suis écrivain, je peux avoir des contacts rapidement et pour le théâtre et pour le cinéma. C'est plus facile qu'ailleurs ! (C63)

Culturellement c'est différent déjà que de vivre en station de sport d'hiver comme les Arcs où j'ai vécu. Etant Parisienne, j'y ai mes amis, la danse, et surtout la télévision professionnellement ! (C75)

Le calme est mentionné parmi les avantages - si ce n'est de vivre à Paris - au moins d'y habiter un endroit situé dans une rue peu animée, à l'écart des grands axes de circulation, dans un appartement donnant sur cour, ou sur un jardin (2 fois). Cette qualité de vie liée à cette tranquillité éprouvée est attribuée à certaines rues, dans de nombreux arrondissements, tels : le 4^{ème} 5^{ème}, 16^{ème} 18^{ème}, 19^{ème} et 20^{ème} arrondissement...

Le quartier dans lequel nous habitons, c'est le calme ! Le soir, nous pouvons profiter d'un petit square... (M3)

Nous sommes près de la place des Vosges, de Notre Dame, je n'entends pas un bruit la nuit ! (C16)

Il n'y a pas de foule, pas de circulation... Je suis à l'écart des grands mouvements, des embouteillages monstres... Il y a beaucoup de gens qui mendient, mais je n'ai pas en face de moi la misère des quartiers ! (C23)

La perception totalement positive de Paris, se caractérise par une absence d'inconvénient ressenti. C'est le fait de personnes qui y ont vécu depuis leur enfance, qui n'envisagent pas de vivre ailleurs, au regard de leur amour de cette ville, du réseau relationnel, professionnel et des activités qu'elles y exercent. Ces « amoureux de Paris » en apprécient les paysages urbains, l'animation ou bien le calme du quartier habité, la mixité de la population. Voir les autres vivre, que ce soit de sa fenêtre, dans les espaces de transport, ou dans les espaces publics parisiens, est ressenti comme un agrément. De plus, la possibilité en sortant de chez soi, de pouvoir « tout trouver » est une caractéristique attribuée à Paris, au même titre que la mixité sociale et culturelle de ses résidents.

Pour moi, Paris c'est mon enfance, c'est le paradis perdu ! On peut tout avoir ! On peut aller au cinéma, j'en ai beaucoup profité. Je me sens très bien à Paris. Je n'ai pas peur dans le métro ! (C12)

D'inconvénient, je n'en vois pas. Je me plais dans ce quartier bigarré et vivant ! (C48)

Je ne vois pas d'inconvénient parce que je n'ai pas de voiture ! Le métro, je le connais par cœur, pour aller d'un point à un autre ! (C49)

Non, je ne vois pas d'inconvénients à habiter à Paris, surtout avec les transports en commun et surtout en habitant le centre ! (M5)

L'oxygène c'est le macadam ! (C28)

Ceux qui habitent depuis longtemps à Paris soulignent les améliorations de cette ville, en une cinquantaine d'années. Elle est jugée moins polluée, mieux entretenue qu'auparavant. Cette perception positive émane de Parisiens qui sont satisfaits de leurs conditions de vie et qui sont très attachés à la capitale.

Paris est moins désagréable qu'en 1961 ! Paris s'est assaini, les usines se sont éloignées de la ville, il y a moins de pollution ! (...) Quand je suis arrivée à Paris, on a commencé le blanc Malraux, les façades nettoyées, c'est très agréable ! Je suis sensible aux monuments... (C12)

Quelques personnes seulement perçoivent des évolutions négatives en termes de pollution de l'air, de densification, de foule, de violence et parfois de saleté. Ce sont surtout des habitants des arrondissements de l'est parisien.

Depuis 1962, il y a eu une aggravation de la pollution ! C'est une population surchargée, il y a pléthore... On un sentiment d'étouffement. Le nombre fait néant. Je vois plus de violence... Paris est devenu plus sale qu'avant, il y a plus de graffitis... (C63)

Parmi les améliorations perçues : la multiplication des offres de TC, le développement du réseau bus et son amélioration de fonctionnement, avec la création des couloirs de bus, mais aussi le réaménagement de gares de RER sont maintes fois évoqués. Il est souvent fait référence à la politique de réduction de l'automobile dans Paris de la part de son maire, Bertrand Delanoë, au souci d'une ville moins polluée favorisant les T.C et les modes doux, de Denis Baupin.

Dans le 5^{ème}, tout est proche ! Quand nous nous sommes installés, les TC c'était compliqué, il n'y avait pas le RER Port Royal. La gare du RER remonte à 25 ou 30 ans ! On est à la porte de Montparnasse, d'Austerlitz, de la gare de Lyon... Les couloirs de bus, c'est extraordinaire ! (C12)

Depuis Baupin, le Mobilien, il y a une priorité accordée aux bus ! (C71)

Plusieurs Parisiennes estiment qu'il vaut mieux vieillir en ville, qu'en milieu rural.... Cette conviction repose essentiellement sur le fait que Paris offre plus de services et de possibilités de se divertir, que la campagne. Paris est perçu comme permettant de bénéficier de services de proximité, de se sentir moins isolé et d'avoir plus de confort thermique, au cours de l'hiver, qu'à la campagne. Enfin Paris c'est la vie à sa porte !

Quand on vieillit, on doit vivre en ville. C'est une erreur absolue d'aller vivre à la campagne, c'est l'ennui ! (C14)

J'apprécie Paris surtout parce que je suis vieille... Les gens âgés ont de la chance de vivre à Paris. L'hiver à la campagne, on se gèle ! (C16)

Je vis seule, sans enfant, je ne suis pas en nostalgie de campagne, je suis très contente de vivre à Paris. Quand on sort, on est assailli par la vie ! (...) Même par rapport à la vieillesse, on est plus entouré, plus protégé qu'à la campagne ! (C72)

3b/ Les inconvénients perçus de vivre à Paris

Les inconvénients à vivre à Paris diffèrent selon les niveaux de vie et les lieux habités. Ainsi **les coûts élevés des loyers constituent un inconvénient majeur** pour ceux qui ne sont pas propriétaires de leur logement. Certains de ces locataires envisagent de quitter Paris au regard des montants élevés des loyers et de la non présence de leurs enfants dans cette ville. Paris est perçu aussi comme non adapté pour les jeunes couples, parce que nécessitant pour y vivre, s'y installer, de bénéficier d'importants moyens financiers. Paris a tendance à être perçu comme une ville pour gens riches. Plusieurs personnes interrogées constatent que leurs enfants ne supportant plus Paris, ont choisi de quitter la capitale, pour vivre dans une ville moyenne ou bien en milieu rural. L'augmentation des prix de l'immobilier à Paris apparaît d'emblée comme la dimension problématique de cette ville.

Cela fait quinze ans que j'habite boulevard Port Royal, avant j'ai habité du côté de la Bastille pour être plus près de mes enfants. Puis ils ont déménagé, les loyers à Paris sont chers ! Je vais voir demain, un appartement du côté Charles Michel : pour 30 m², c'est 800€ ! J'ai décidé de quitter Paris, soit pour les Sables d'Olonne, où j'ai une sœur, soit à Vaison-la-Romaine, dans le Vaucluse, où est mon fils... (C6)

La vie est très fatigante à Paris ! Paris est devenu impossible pour les jeunes. J'ai une fille qui ne supportait plus Paris, elle est partie dans le Gard, dans un village avec son mari. Ce sont des « rurbains » et il y a beaucoup de jeunes qui font comme eux. Pour des jeunes couples avec enfants, c'est devenu une ville inhospitalière. C'est une ville pour les « bobos » riches ! Ce n'est pas une ville sympathique, il y a de l'incivilité, des rapports anormaux, les rapports sont brutaux ! (C51)

Je suis maintenant propriétaire, mais les loyers c'est vraiment prohibitif ! La loge de la concierge se loue 900€ par mois ! J'ai dit : « Vous êtes fous » ! Ici, dans le 7^{ème}, je vois des loyers ahurissants ! (C38)

A cette époque, en 1965, j'ai pu acheter alors que maintenant, comment voulez-vous qu'un ouvrier achète le logement que je possède ? (M1)

Le coût de la vie à Paris fait partie des inconvénients de cette ville où la vie chère est due essentiellement aux coûts élevés de l'immobilier, mais aussi, même si c'est dans une moindre mesure, aux coûts des sorties culturelles, des restaurants... Cette question du coût de la vie parisienne est cependant, toujours pondérée par la question de l'amplitude de l'offre, du choix des agréments, en particulier au plan culturel.

Paris, on a tout mais ça coûte très cher ! On a tout au niveau de la culture, de la mode. Les musées c'est fantastique ! Mais c'est cher pour se loger, la nourriture, même pour s'habiller ! Le théâtre c'est plus cher qu'en province mais on a le choix ! Et puis, il y a tous les amusements que l'on veut ! Cela peut être une ville dangereuse mais moi je n'ai pas peur ! (C5)

L'agitation, la dimension fatigante de la ville, le manque de jardins, de contacts avec la nature, le manque de rapports familiaux et de voisinage, la solitude liée à l'anonymat, les incivilités sont les autres inconvénients qui sont évoqués.

Il faut supporter le bruit, la ville ! Dans le 11^{ème} il n'y a pas de jardins, il n'y a que des squares ! (C53)

On ne vit pas dans la nature, la vie de famille est différente, on ne se réunit pas, on se connaît moins. Je n'ai pas de jardin, heureusement j'ai un balcon ! (C37)

J'aime beaucoup la nature, l'inconvénient c'est de ne pas avoir de jardin comme en banlieue. Mais en banlieue, c'est plus difficile de sortir le soir ! (C43)

L'inconvénient majeur, c'est le bruit en extérieur, quand je vais marcher. Et aussi un peu l'indifférence des gens. A Paris, c'est anonyme ! (C46)

Le bruit constitue un inconvénient majeur pour ceux qui habitent sur de grands axes, tels le boulevard Bessières dans le 17^{ème}, le boulevard St Marcel, dans le 13^{ème}, la porte de Bagnole dans le 20^{ème}, ou encore dans des quartiers ayant une vie nocturne intense, telles les rues adjacentes à la rue de la Roquette, du côté de la Bastille, dans le 11^{ème} ou dans certaines rues du 10^{ème}. Ce bruit émanant des cafés, apparaît être une gêne pour les riverains, surtout au cours de la nuit. La pollution sonore due à la circulation automobile et aux lieux de vie nocturne, constitue parfois l'unique inconvénient ressenti de vivre à Paris.

L'inconvénient aujourd'hui c'est le bruit, du aux jeunes qui sortent dans la rue pour fumer, le soir. (C30)

Je me sens bien dans cet arrondissement de Paris, je suis prêt de Montparnasse, tout me plaît, sauf le bruit, malgré l'habitude. J'en souffre surtout la nuit ! (M1)

Les inconvénients ce sont les conséquences des avantages : l'été c'est difficile de dormir la fenêtre ouverte ! Je ne dirais pas la pollution. C'est une ville bien ventilée, le chauffage urbain n'est plus polluant comme autrefois... (C57)

J'apprécie l'air, c'est très aéré, c'est proche de tout, par contre l'avenue, le quartier sont très bruyants ! (M13)

Boulevard Bessières dans le 17^{ème} il y avait tant de bruit que nous sommes allés dans le 14^{ème} ... (C13)

La congestion dans les transports collectifs, la saturation des réseaux, à certaines heures au moins de la journée, ou sur certaines lignes de métro telles les lignes 13, 1 et 4 constitue une deuxième sorte d'inconvénient de Paris. Les incivilités et agressions verbales sont aussi évoquées dans les bus, à l'encontre des machinistes. A cette congestion des réseaux ferrés de transport collectif (métro et RER) à laquelle certains sont très sensibilisés et qui suscite de vives critiques à l'égard du manque d'investissement de la région dans ce domaine, s'ajoute la congestion automobile avec pour conséquence la pollution sonore et de l'air.

C'est chargé dans les couloirs du métro ! La foule, je n'aime pas trop : je suis un peu claustrophobe ! (C50)

Sur la ligne de bus 26, c'est les incivilités ! Le chauffeur qui se fait traiter de pédé, les quatre poussettes qui encombrant... (C52)

C'est une ville fatigante, quand il faut faire une course, c'est au moins une demie heure ! Le métro et le RER à certaines heures, c'est insupportable ! (C54)

C'est une ville où la mobilité est très importante donc il y a une congestion des réseaux et la congestion automobile (...) Il y a beaucoup à faire dans le domaine des T.C où on est en train de souffrir d'un cruel sous investissement au niveau de la région. La route a été privilégiée. On souffre aujourd'hui de réseaux saturés. Il y a une contradiction entre favoriser l'usage des T.C et ne pas offrir un service qui constitue une vraie alternative ! On a des conditions qui sont limites acceptables sur le RER A, où là manifestement, on est en dehors des clous ! Sur certaines lignes de métro aussi : la 13, la 1, la 4, ce sont des lignes très fréquentées. (C57)

La foule aux heures de pointe dans les T.C, mais aussi dans les rues, dans les magasins est évoquée parmi les inconvénients de vivre à Paris. La foule apparaît comme potentiellement dangereuse, pour ceux qui se sentent fragilisés. L'agoraphobie se double souvent de claustrophobie dans le métro.

Je déteste sortir aux heures de pointe. Quand il faut que j'aille à l'autre bout de Paris, ça me prend une demie journée ! (C12)

Le métro, il y a beaucoup de monde ! Le monde dans certaines stations comme Châtelet, ça me rebute ! Quand on est âgé on se sent un peu fragile. Le monde aussi dans les magasins, au moment des soldes... (C11)

Le thème de l'insécurité n'est que rarement abordé spontanément. Quelques Parisiennes évoquent leur sentiment d'insécurité la nuit, en extérieur, ou bien dans certaines stations de métro, et gares de RER telles : Châtelet les Halles ou gare du Nord.

Je ne me suis jamais sentie en sécurité la nuit, dehors. Je ne supporte pas de sentir des pas derrière moi... (C47)

A partir d'une certaine heure j'ai la trouille ! Après 22heures, je ne ferais pas un changement à Châtelet... (C30)

La présence de SDF, de mendiants ainsi que la saleté de certaines rues sont évoquées par quelques personnes parmi les inconvénients de vivre à Paris. Cette confrontation avec la misère est vécue comme inconfortable pour les riverains et comme contribuant à la saleté de certains espaces publics parisiens. Les crottes de chien ainsi que les conséquences des excès des sortants nocturnes sont aussi évoquées par rapport à la saleté de la ville. Mais ces récriminations sont relativement marginales.

Je n'apprécie pas du tout les mendiants ! Il y en a une recrudescence dans le carrefour Pasteur et la propreté laisse à désirer ! Les chiens étant nombreux, les souillures le sont aussi ! (M12)

Je déplore la saleté du quartier ! Après le week-end, parce que les jeunes sortent, boivent, c'est spécial à la Montagne Ste Geneviève, mais ça dégouline ! (C11)

Des habitants des portes de l'est de Paris, telle la porte de Bagnole, déplorent la dégradation de leur quartier, due à leurs yeux, à une trop forte concentration de personnes immigrées.

Depuis quinze ans, la dégradation du quartier est désastreuse ! Il y a de plus en plus les effets des immigrés. C'est paradoxal pour moi qui aie vécu toute ma vie à l'étranger ! Cela devient de plus en plus difficile de vivre dans ce quartier : il y a une concentration trop importante d'immigrés et cela devient des ghettos !

Beaucoup de Parisiens et Parisiennes cependant, ne perçoivent pas d'inconvénient à vivre dans cette ville. Certes, la pollution de l'air, la congestion automobile, les embouteillages, les difficultés de stationnement sont parfois mentionnés, mais le plus souvent, en tant qu'inconvénients « théoriques », qui ne sont donc que peu ou pas ressentis. Bien que les Parisiens et Parisiennes interrogés reconnaissent l'existence de problèmes environnementaux telle la pollution de l'air en particulier, ils occultent ces inconvénients de la ville, les minimisent ou les relativisent puisque, a priori, n'en souffrant pas.

On dit que l'air est vicié mais j'ai atteint les 95 ans ! Il y a un très joli jardin à côté, on apprécie d'y aller avec une amie... (C4)

Il n'y a pas d'inconvénient pour moi de vivre à Paris ! J'ai un appartement au calme et les transports à ma porte. En banlieue c'est tout de suite plus compliqué ! (C15)

Pour moi, il n'y en pas d'inconvénient à Paris. J'habite un quartier agréable, je suis dans une situation privilégiée. (C55)

Pour moi, il n'y a pas d'inconvénient à vivre à Paris. Il paraît que c'est pollué, mais pour moi il y a plus de convivialité à Paris qu'en province. Il y a une ouverture d'esprit plus grande. Si je ne pouvais pas sortir de Paris, je serais en manque de grands espaces... (C56)

Il n'y a pas d'élément que je déplore ! Peut-être les problèmes de place pour se garer, mais c'est la politique de la ville ! (M8)

On peut considérer qu'il y en a des inconvénients en matière d'environnement, par rapport à la province, mais on ne s'en rend pas compte et on n'en souffre pas ! (M18)

3c/ Les modes de description et vécus des différents quartiers et arrondissements

S'il y a appartenance à un arrondissement, il y a attachement et ancrage dans un quartier. En témoignent : la mise en exergue très fréquente de la vie de quartier, des bons rapports avec le voisinage et avec les commerçants du quartier, l'animation, l'existence de marchés à proximité, ainsi que les multiples offres de TC...

La notion d'arrondissement c'est une notion administrative qui n'a pas grand sens sociologiquement ! La notion de quartier est plus connotée sociologiquement. (C57)

Mon quartier c'est le plus chouette de Paris ! Il est extrêmement vivant, on a tout sous la main au point de vue des commerces. Je peux tout faire à pied ! C'est vrai que si j'ai un peu mal au genou, je prends le bus. Il y a un choix énorme de bus. J'ai le marché boulevard Richard Lenoir deux fois par semaine ! Il y a aussi la Bibliothèque de l'Arsenal... (C56)

Ce 11^{ème} il est agréable, dans la mesure où il est riche d'Histoire avec la Bastille, le Père Lachaise, ce boulevard aussi : il relie Nation à République, donc il est fréquenté, dont pour les manifestations ! (C46)

Les personnes interrogées, même si elles parlent surtout du quartier habité, font aussi référence dans leurs propos, à **la notion d'arrondissement, en matière surtout de lieux habités précédemment**, ou de destinations privilégiées, dans Paris... Le statut de célibataire ayant favorisé la mobilité résidentielle, de nombreux arrondissements sont parfois mentionnés par une même personne.

J'ai habité le 11^{ème}, j'ai eu l'impression de m'expatrier ! (...) Le 5^{ème} c'est vivant, on s'y retrouve, les gens ne déménagent pas. Dans l'immeuble ils se sont installés en 1962. (C11)

J'ai habité le 7^{ème}, un petit coup dans le 15^{ème} et dans le 16^{ème} ... (C23)

J'ai pratiquement toujours vécu seule et j'ai loué des appartements dans différents arrondissements : dans le 6^{ème}, le 5^{ème}, le 4^{ème}, le 14^{ème}, le 13^{ème}, le 10^{ème}, à Montrouge, vers Barbès, en communauté... J'ai acheté un petit logement dans le 20^{ème}, puis je l'ai revendu pour acheter celui-ci en 1987. (C72)

Le nom de la rue est également utilisé dans les propos relatifs aux quartiers et arrondissements habités. Il semblerait qu'au sein des unités administratives que constituent les arrondissements, la rue l'emporte parfois sur la notion de quartier, quand ce dernier n'est pas dénommé.

Je me suis acheté un deux pièces rue St Placide, ensuite rue Delambre, puis je suis allée rue de Châtillon, dans le 14^{ème}. J'ai fait un bref passage rue Rambuteau et puis, cet ancrage dans le 7^{ème} ... (C30)

J'ai donc vécu dans le 19^{ème} jusqu'à une vingtaine d'années avec ma mère. Ensuite j'ai pris un peu ma liberté et suis allée habiter dans le 17^{ème}, rue Lévis, et puis dans le 17^{ème}, avenue de Wagram... (C36)

Le quartier est décrit d'abord au travers des populations qui y résident, puis sont évoqués : les commerces de proximité, les marchés, les sites historiques et les offres de transports collectifs. La présence d'artistes et d'artisans dans certains quartiers du 18^{ème}, 16^{ème}, 11^{ème}, 10^{ème} et 4^{ème} arrondissements, contribue à l'attractivité de ceux-ci, aux yeux de leurs résidents. Les professions artistiques des résidents valorisent explicitement le charme du quartier habité, entrent en résonance avec l'image idéalisée qu'en ont ceux qui y vivent, en confirment sa richesse culturelle. Il est à noter que **milieux artistiques et mixité sociale semblent liés**, dans les descriptions qui sont faites des quartiers...

Le 16^{ème} j'ai appris à le connaître et je l'aime beaucoup. Contrairement à ce que l'on dit, il est très brassé, mixé socialement, culturellement. Il est verdoyant, il est ouvert, il a un très riche passé, il y a beaucoup de peintres, d'écrivains... (C24)

Ici, c'est un quartier très populaire, vivant, avec une vie de quartier qui pourrait être plus intense, avec le canal St Martin aussi ! J'ai des voisins artisans, artistes. J'ai un voisin artiste graveur, au dessus, une traductrice de théâtre... Je me sens entourée de gens intéressants. Il y a des cours avec des ateliers transformés en ateliers d'artistes... (C48)

Dans ce quartier vivent beaucoup d'artistes. J'ai deux amis qui font du théâtre. C'est comme dans un rêve d'enfant ! (C49)

C'est un quartier extrêmement vivant ! Un quartier qui est en mouvement ! Il y a un équilibre. Ici, ce sont des quartiers qui attirent les artistes. C'est aussi un arrondissement le 20^{ème} où il y a la plus grande proportion de logements sociaux, où il y a des HLM... (C72)

La mixité sociale et culturelle de la population contribue au charme du quartier habité pour la plupart des résidents du 11^{ème}, 10^{ème}, 18^{ème}, 19^{ème}, 20^{ème}. Cette mixité sociale et culturelle justifie d'attribuer au quartier une dimension populaire, qui semble garantir une authenticité de la vie de quartier. **Belleville, le 19^{ème} et le 20^{ème}** en sont les exemples les plus évidents.

Mon quartier il a un peu changé depuis dix ans : il est devenu le quartier juif religieux de Paris. C'était un quartier multiculturel et multi culturel. C'est assez populaire même s'il y a des immeubles assez bourgeois. Mais ce n'est pas « bobo », il y a des HLM, le collègue Georges Brassens... J'aime assez cette mixité ! C'est un quartier avec des commerces de proximité. C'est un vrai quartier pour l'instant ! (C50)

C'est un quartier sympathique, très vivant, et puis, la communauté qui habite ce quartier est très agréable. Ce sont des Sri lankais, ce sont des Tigres autour de moi... Il y a un temps où il y a eut des bagarres entre eux : ça ne touche jamais des personnes hors de la communauté. Il y a pas mal de jeunes couples avec des enfants, ce ne sont pas des gens snob. C'est assez vivant. (C54)

Ce 18^{ème} n'est ni trop bourgeois, ni trop mal fréquenté : c'est vivant ! L'autre partie du 18^{ème} vers la Goutte d'Or, on a l'impression que l'on est plus à Paris ! C'est un peu désagréable... (C40)

Ce qui me frappe dans ce quartier c'est la mixité sociale ! Il y a une animation chaleureuse. C'est un modèle de mixité le 10^{ème} ! (C48)

C'est un quartier très vivant, avec toutes sortes de gens qui cohabitent très bien : des noirs, des arabes, des blancs ! (C58)

Le 20^{ème} c'est convivial ! On y trouve toutes sortes de magasins, de communautés. Les gens sont plus sociables qu'ailleurs à Paris. On est près de tout : des cinémas, des hôpitaux, des piscines... (C74)

Certains quartiers sont définis comme regroupant beaucoup de SDF et d'immigrés. Il est parfois regretté que les foyers de migrants ou les habitats sociaux soient concentrés exclusivement dans certains quartiers du nord et de l'est de la capitale, dans le 10^{ème}, 19^{ème}, 20^{ème}.

Le problème du 10^{ème}, c'est qu'il y a beaucoup de gens qui dorment dans la rue. Ce n'est pas supportable ! C'est terrible ! Ils tombent sur des mafieux... (C54)

Le 16^{ème} est perçu comme sans mixité sociale en général : ses habitants sont décrits comme étant exclusivement de « grands bourgeois » qui bénéficient d'excellentes écoles privées, de bons lycées, garantissant l'éducation des enfants et la reproduction sociale... L'augmentation des coûts de l'immobilier dans le 16^{ème} le rend cependant inaccessible parfois aux enfants des personnes interrogées, habitant cet arrondissement. Le monolithisme social de certains arrondissements de l'ouest de Paris, se double aux yeux de certains de leurs résidents, d'un **manque de convivialité, de vie, en particulier en soirée.**

Je suis née rue de la Pompe, j'y ai fait mes études. (...) C'est un arrondissement bourgeois, où il y a des familles grandes bourgeoises, des familles riches et de très bons lycées. On ne met pas ses enfants dans le public jusqu'au lycée, ici ! Nous avons la meilleure école juive ! Notre quartier accueille beaucoup de juifs pratiquants, de grandes familles juives sont installées ici... Mais mes filles n'habiteraient jamais le 16^{ème} ! C'est devenu très cher. C'est un quartier du paraître. Il faut montrer qu'on a une jolie voiture, une jolie femme, que l'on est habillé avec des marques... (C20)

Ce quartier est sinistre, il y a une bourgeoisie développée ! J'aurais aimé vivre dans le 6^{ème} Je n'apprécie pas le calme, le manque d'activités, le manque de cinémas, de bistros. C'est sinistre le soir ! (M15)

Le 16^{ème} c'est un quartier très fermé, côté Porte Dauphine, il y a peu de magasins, c'est très froid. La concierge dans le 16^{ème} m'a dit : « C'est une très bonne maison ici : les gens ne se parlent pas ! »... Je me demande pourquoi je suis restée si longtemps là-bas ! (C58)

Le clivage entre arrondissements de riches et arrondissements populaires est très prégnant et le 16^{ème} incarne le territoire des plus riches Parisiens. Les arrondissements qui ont perçus comme habités par de gens riches, sont rejetés par les résidents d'autres arrondissements, plus populaires ou mixtes.. Ainsi le 16^{ème} est un arrondissement souvent considéré par ses non résidents comme « mort » en particulier en soirée, froid, et peu accessible, parce que perçu comme excentré, presque « à part » dans Paris, « à l'ouest » !.

Le 14^{ème} c'est un arrondissement vivant, relativement mélangé, ce qui me le rend assez sympathique. Je ne pourrais pas habiter le 16^{ème} ! (C14)

Je déteste le 16^{ème} et le 17^{ème}, je souhaite des arrondissements plus mélangés socialement, plus de boutiques, plus de cinémas ! (C19)

Le 16^{ème} c'est pour moi, inaccessible et mort ! C'est un quartier difficilement accessible. Chaque fois que je dois y aller c'est un vrai casse-tête, c'est la galère ! C'est assez mal desservi par le métro et j'avais peur à 23h dans les rues, je me sentais très seul ! (C57)

S'opposent aux arrondissements bourgeois (16^{ème} et 7^{ème}), tant géographiquement que socialement et culturellement - dans les cartes mentales des Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans - les quartiers de Barbès, de la Goutte d'or, de Ménilmontant et de Belleville, qui apparaissent comme plus vivants surtout le soir, voire plus conviviaux, peuplés de populations défavorisées et de diverses origines étrangères.

Barbès il y a trop de monde ! Et le 16^{ème}, il n'y a personne ! Mis à part les Champs Elysées, on s'ennuie dans le 16^{ème} ! On voit que ce sont des gens qui ne veulent pas être abordés... (C74)

Je remonte la rue de Ménilmontant le soir, je n'ai jamais eu peur ! Je dis aux gens : ne vous inquiétez pas ! Par contre, rue de Varennes dans le 7^{ème} ou dans le 15^{ème}, c'est le désert le soir ! (C71)

Par rapport à la mixité sociale, émergent parfois des propos racistes ou antisémites de la part de résidents du 17^{ème}, 7^{ème}, ou de la part de résidents d'habitats sociaux (HLM) situés à la frontière nord de Paris, à proximité du périphérique, où les mélanges de populations, ainsi que la disparition des commerces tenus par des Français, sont vécus comme gênants et insécurisants...

Cette Porte de St Ouen, ce n'est plus la porte de St Ouen ! Il n'y a plus de magasins français ! Si, un pédicure ! On peut chercher, de l'hôpital Bichat à La Fourche, il n'y a plus un commerçant français ! Ils se contentent de nous !... (C44)

Il a changé terriblement ce quartier ! Maintenant ce sont des chinois et des noirs, on n'ose plus sortir le soir surtout quand on est vieux ! J'ai été cambriolée trois fois, à 9h du matin la porte a été fracturée ! Même avec ma porte blindée je ne me sens pas en sécurité. J'ai mis des barreaux à mes fenêtres... (C37)

On dit qu'il y a de plus en plus de juifs, mais je n'ai aucune envie d'aller dans un autre quartier... (C45)

La dimension « village » souvent attribuée au quartier habité recouvre une perception positive des autres résidents, des relations satisfaisantes avec le voisinage et avec les commerçants à proximité. Cette dimension « village » est renforcée par l'existence de marchés et est associée à une certaine convivialité et aussi à un sentiment de calme et de sécurité.

J'habite entre la mairie du 17^{ème} et l'église... Je vois les gens, il y a ici ce caractère un peu village, il y a beaucoup de commerçants, c'est vivant mais ce n'est pas esthétique. (C43)

Pour moi ce quartier, c'est un quartier de cinémas et un village ! Tout le monde dit bonjour à tout le monde ! Il y a de la convivialité et de l'entraide dans ce quartier. Et c'est surréaliste quand on se retrouve au milieu d'un tournage. Il y en a beaucoup : c'est le quotidien. Ici ce qui m'a fascinée c'est qu'on tout à proximité jusqu'à minuit. Il y a une petite place avec des rues qui débouchent, il y a une vie que je n'ai pas trouvé ailleurs... (C49)

Cette rue c'est un peu la province ! Un dimanche matin ça l'est : il n'y a pas de circulation ! (...) Il m'arrive de rentrer seule à minuit, sans appréhension. Je n'ai jamais été ennuyée ! C'est le quartier calme du Marais ! (C55)

Ici, à Passy, c'est plutôt village avec encore des commerçants de proximité ! J'apprécie le marché à proximité, rue La Fontaine et les arbres du hameau... (M15)

La question de la sécurité n'est abordée que marginalement par rapport à la perception du quartier habité. Les arrondissements perçus comme les plus insécurisants, par ceux qui n'y habitent pas, sont le 19^{ème} et le 20^{ème}. La pauvreté et la visibilité de SDF contribuent à donner parfois un sentiment d'insécurité.

Le quartier est très calme, ce n'est pas la faune. Dans le 19^{ème} où j'ai habité, je me suis fait agresser deux fois ! Ici, il y a plein de commerces. Dans ce quartier, je me sens en sécurité. A la station Lecourbe, il y a quand même des sans abris qui sont violents et sales... (M12)

Deux fois j'ai eu très peur ! Une fois dans le 20^{ème} et une fois dans le 19^{ème}... A Ménilmontant, j'avais une grosse commande sur les jardins de l'OPAC et j'étais en train de faire des photos : deux mecs m'ont demandé très agressivement mon appareil... (C59)

Plusieurs femmes soulignent le sentiment de sécurité qu'elles éprouvent dans leur quartier **en raison de la vie nocturne** qui y règne, des heures tardives de fermeture des magasins, voire de la proximité des stations de métro sans longs couloirs.

Je me sens très en sécurité : j'ai Pyrénées et Jourdain, deux stations où il n'y a pas de longs couloirs ! J'ai habité Vincennes : je mourais de peur dans ce quartier chic quand je longeais le bois de Vincennes ! (C72)

Je me plains des bruits nocturnes : les cafés sont ouverts jusqu'à deux heures du matin, j'entends les conversations téléphoniques, les gens qui s'interpellent dans la

rue, qui ont un peu trop bu... C'est surtout les vendredi et samedi soirs. En même temps, c'est une sécurité pour rentrer tard ! (C71)

La beauté architecturale du quartier ou de l'arrondissement est aussi mentionnée. Les cimetières parisiens, tels celui du Père La chaise ou de Montparnasse, contribuent au verdissement de l'environnement et garantissent le calme ! Ce sont des sites appréciés par ceux qui habitent à proximité.

J'ai habité vingt ans le 7^{ème}, c'est la beauté ! J'habitais le quartier des ministères : c'est la beauté des hôtels particuliers, l'Histoire, l'esthétique des bâtiments... (C16)

C'est un quartier très calme, on a le cimetière du Père Lachaise en face, un square. Il y a des pôles très commerçants : fromager, boulanger... Il y a un côté village parisien, le cimetière est visité et apporte ce côté verdure... (C52)

Nombreux sont ceux qui soulignent les transformations de leur quartier et parmi ces transformations, quatre grands types d'évolution sont évoqués.

- **1/ La transformation des commerces, la multiplication des boutiques de vêtements** bas de gamme, des commerces de bouche et restaurants tenus par des personnes d'origine étrangère (asiatiques, sri lankais, indiens...). Ce type de transformation est constaté vers la place Léon Blum, dans le 11^{ème} et vers Belleville.

Autour de la place Léon Blum, c'est investi par le commerce chinois et tout ce qui est confection chinoise. Cela change totalement l'ambiance ! On a à faire à une population qui ne s'intègre pas véritablement et qui donne le sentiment de pièce rapportée artificiellement. Donc c'est un état de fait, boulevard Voltaire, vers St Ambroise, il n'y a que des enseignes qui vendent de la frippe chinoise !... C'est le sentier chinois ! (C57)

Dans le 10^{ème} ça se paupérise beaucoup quand on monte vers Belleville : il y a des changements de commerces, ça perd en diversité commerciale ! Cela change beaucoup... (C48)

Dans le bas de la rue de Belleville je commence à voir plus de dangers. Il y a pas mal d'asiatiques qui sont visés par les agressions, qui ne respectent pas les règles de vie. Cette partie là est un peu stressante, il y a de la pauvreté. Quand on remonte à Jourdain, c'est plus serein ! (C39)

- **2/ La « boboïsation » et l'embourgeoisement des habitants du quartier** qui se produisent parallèlement à la disparition des ateliers d'artisans, des petits commerces de proximité dans le 12^{ème}, 11^{ème} et le 18^{ème} arrondissement, au profit de lofts et d'appartements. Dans un quartier tel le 7^{ème} arrondissement est constaté le prix élevé des loyers et les locations de meublés pour hommes d'affaires américains.

Quand on a acheté ici, c'était des artisans de meubles, des populations très mélangées. Ce quartier a changé de population mais je n'ai jamais pu m'en déraciner ! Maintenant c'est extrêmement trentenaires, « bobos » friqués, arrogants. Ils sont de la génération de mes enfants et sont mal élevés, pas élevés. Je n'ai plus de

plaisir avec mes voisins. Ces « bobos » sont entre eux et ne cherchent pas à frayer avec les gens du quartier... (C51)

C'est un quartier qui a connu des mutations très importantes. C'était un quartier d'artisanat, avec beaucoup de PME d'ébénisterie, d'ameublement... Cela s'est desséché même s'il y a encore des artisans. Mais cet artisanat tourné vers l'ameublement n'a conservé de place que commerciale, il n'y a que des vitrines ! Beaucoup de ces ateliers se sont transformés en lofts, en logements : on dit que ce quartier s'est « boboisé »... On a vu arriver une population entre 40 et 60 ans, investir ce quartier pour y vivre. Cela a changé sa physionomie ! (C57)

C'est un arrondissement de nantis le 7^{ème} ! C'est déjà du au fait des loyers très élevés. On a beaucoup d'Américains qui viennent pour leur travail. C'est l'entreprise qui payent leur séjour : il y a des appartements meublés loués par des américains âgés qui viennent pour quinze jours... (C38)

Le 5^{ème} a tellement changé ! C'était un quartier très populaire, maintenant c'est « bobo », affreux ! Ce sont des gens qui veulent paraître, qui écrasent tout le monde comme les gens du 16^{ème} ... ((C3)

3/ Les transformations architecturales, qu'il s'agisse de la construction d'immeubles ou de tours - ainsi le 13^{ème} arrondissement a subi des modifications importantes auxquels les résidents âgés du quartier de l'avenue d'Italie ne se sont pas encore tout à fait habitués – ou le 15^{ème} dans le quartier de la porte de Versailles - ou qu'il s'agisse de réaménagements ou de réhabilitations de rues dans le quartier du Marais.

C'était mon rêve de revenir dans le 13^{ème}, bien qu'il ait changé ! C'était très vieux, donc c'est devenu neuf ! Les tours je ne les avale pas encore... Il faut lever la tête pour voir le ciel ! (C4)

Le 4^{ème} a changé : c'était très populaire et il est devenu à la mode... Elle a beaucoup changé la rue du Trésor ! Il y a beaucoup de cafés, il y a de la végétation, des arbres, des bosquets. Maintenant les gens viennent voir la rue... (C8)

4/ L'uniformisation de Paris due à l'embourgeoisement de sa population et aux rachats par de grands groupes, des petits commerces. Est déplorée la perte de caractère des différents quartiers et arrondissements en raison de cette uniformisation.

Tout est unifié maintenant à Paris ! Il y avait une atmosphère dans chaque quartier, les cafés avaient une âme. Cela disparaît, les petites boutiques sont rachetées par des grands groupes ! (C3)

Les représentations, transformations et évolutions des différents arrondissements et quartiers de Paris le plus souvent mentionnées, sont les suivants.

- **Le 5^{ème}** qui était un quartier à la fois populaire et estudiantin est devenu « bobo », voire élitiste, les commerces du boulevard St Michel se sont transformés, les librairies ayant été remplacées par des boutiques de vêtements.

L'ambiance estudiantine diminue maintenant car les écoles, les grands lycées ont disparu un peu. Dans le temps, boulevard St Michel il y avait beaucoup de librairies, maintenant elles ont été remplacées par des restaurants et des boutiques de vêtements... (M3)

- **Mouffetard et les Gobelins** à la frontière du 5^{ème} et 13^{ème} ont perdu aux yeux de leurs résidents de longue date, tout caractère populaire, puisque y ont disparu les activités économiques initiales dont : les jardins ouvriers, la halle aux cuirs et le séchage malodorant des peaux...

J'ai connu les jardins ouvriers qui étaient attribués à la Manufacture des Gobelins. C'était très populaire ce quartier : où il y a la fac de Censier c'était la halle aux cuirs ! Les peaux étaient transportées par des chevaux rue des Cordeliers. L'odeur des peaux, je ne vous dis pas ! Boulevard de Port Royal, à côté du cinéma l'Escurial, il reste encore un séchoir à peaux paraît-il... Quand j'étais petite j'allais à l'école rue Corvisart, il y avait des séchoirs à peaux. L'été, on devait vivre les fenêtres fermées à cause des odeurs... (C3)

- **Le 13^{ème}** qui est perçu comme composé de différents quartiers s'est modernisé du côté de l'avenue d'Italie, en termes d'architecture, puisque ont été construites des tours et est devenu plus « bobo ».

Je suis à proximité de monuments : la manufacture des Gobelins, le Panthéon. Le quartier était plus ouvrier, plus populaire en 1965, maintenant c'est plus « bobo ». Avant il y avait plein de petits ouvriers, garagistes, matelassiers, repasseurs... (M1)

- **Le Marais** qui était un quartier populaire, depuis qu'il a été réhabilité, s'est embourgeoisé. Ses dimensions historiques et culturelles en renforcent l'attractivité.

C'est un quartier historique, il y a énormément de lieux culturels : le musée Carnavalet, la place des Vosges, Beaubourg, il y a une diversité de populations. Parfois il y a un peu trop de monde dans la rue, il faut se frayer un chemin... Et la population n'est plus du tout populaire ! (C8)

Circuler dans le Marais c'est un émerveillement ! Le Marais a été réhabilité... (C56)

- **Le quartier de la Bastille et du faubourg St Antoine**, où ont disparu les ateliers d'artisans, où se sont multipliés les lieux festifs et intensifiée la vie nocturne.

C'est un quartier festif avec une vie nocturne intense, avec la rue de Lape ! Il y a un mélange de touristes et de locaux, c'est la java !... Rue des Taillandiers on a vu arriver des bars... (C57)

- **Le 10^{ème} près de du canal St Martin et le 11^{ème} vers la place Léon Blum**, où se multiplient les boutiques de vêtements qualifiés de « fringues », et dans certaines rues au moins où est très visible la misère des immigrés qui vivent en foyers.

Je me retrouve dans un quartier où il y a énormément d'immigration ! J'habite au canal St Martin, mais quand vous prenez les rues adjacentes, ce ne sont que des foyers de migrants ! Quand je suis arrivée, c'était des Afghans. Au 20 boulevard de Strasbourg, ils sont logés là. Le quartier est extrêmement sale ! Les gens pissent le long des murs... (C30)

- **Le 17^{ème} et le 18^{ème} sont deux arrondissements que leurs résidents scindent chacun en deux parties**, bien distinctes en termes de population : dans les deux cas est distinguée une zone populaire : la Goutte d'Or pour le 18^{ème} et les Batignolles, pour le 17^{ème} et une zone plus bourgeoise, vers le parc Monceau.

Le 17^{ème} est coupé en deux : il y a le côté populaire, les Batignolles, et le côté Haussmannien où nous habitons. Ma femme et mes filles trouvent que ce quartier est un peu désert, que les commerces de proximité sont un peu éloignés... Je vais à bicyclette faire mes courses place Pereire. Le quartier est très résidentiel et plein de bureaux d'avocats en général... (M8)

- **Le quartier des Abbesses dans le 18^{ème}** qui est perçu comme s'étant « boboisé » depuis quelques années, et en particulier depuis l'installation du Théâtre des Abbesses. Ce quartier a gagné en notoriété mais risque de perdre son identité, son cachet.

Quand ils ont construit le théâtre des Abbesses, ce quartier s'est « boboisé » ! Cela a été très net !... Les gens qui sont attirés par ce quartier vont le tuer : ils vont amener tout ce qui va tuer ce qui en faisait le charme ! (C59)

- **Dans le 17^{ème}, le 16^{ème} et le 7^{ème}** certains quartiers au moins, sont parfois perçus comme peu animés, résidentiels et bourgeois, manquant de commerces de proximité et de cinémas de quartier.

Ce qui me manque dans le 17^{ème} c'est la Seine et le public de la rue, cette variété de population ! Et puis, j'aimais aller au cinéma seule, j'aimais les salles à Odéon, ici, je n'aime pas les salles des Champs Elysées et de la Porte Maillot. (C17)

Certains arrondissements en revanche, n'ont subi que peu de transformations et semblent relativement immuables, tels le 17^{ème}, 16^{ème}, 14^{ème}, 7^{ème}, 8^{ème} ... Cette immuabilité est évaluée à l'aune de l'absence de constructions de nouveaux immeubles et implicitement au moins, d'une constance des populations de résidents et d'une non mixité sociale et culturelle.

Ce quartier du 17^{ème} n'a pas beaucoup changé en 40 ans ! Il n'y a pas de grands immeubles qui se sont construits. C'est un quartier ouvert à côté du parc Monceau. (M8)

Le 7^{ème} est vécu comme prestigieux, de par la richesse attribuée à sa population et, au moins implicitement, en raison de la notoriété des institutions qui y sont implantées: ministères, siège de l'UNESCO, Ecole Militaire...

Si j'étais vraiment riche, je reviendrais rue Fabert, du côté de l'école Militaire : ce sont de vrais riches qui habitent là ! (C7)

Le 5^{ème} est perçu comme comprenant un îlot pour privilégiés, un « triangle d'or » entre le Panthéon, la rue Lhomond et Tournefort, qui jouit aussi du prestige de sa population aisée, tandis que la rue du Pot de Fer et de la Contrescarpe sont qualifiées de plus populaires... Ce qui témoigne à Paris, pour la population interrogée, de l'importance de la question de la rue habitée !

Le 5^{ème} est très aristo et très populo ! Où j'habite, c'est un ancien couvent, les gens qui y habitent sont très aisés ! Et à côté c'est la rue du Pot de Fer, populo ! Les grands bourgeois, habitent dans un petit coin : « le triangle d'or » m'a dit un agent immobilier. C'est entre le Panthéon, la rue Lhomond et la rue Tournefort... Aux Gobelins ça doit être moins cher... (C2)

Est mentionnée une préférence pour la rive gauche par plusieurs Parisiennes, habitantes de cette rive mais aussi de la rive droite. En revanche, jamais n'est mentionnée explicitement une préférence pour la rive droite, même par ceux qui y habitent. Au sein de la rive gauche, sont particulièrement appréciés les quartiers suivants : **le quartier latin, St Germain, Odéon, Montparnasse...**

Je préfère la rive gauche, il y a plus de personnalité dans les quartiers de la rive gauche ! (C17)

Je suis très attirée par le 5^{ème}, 6^{ème}, 14^{ème} et un peu le 13^{ème} : je suis très rive gauche ! Je ne suis pas du tout une amoureuse du Marais, alors que j'adore la rue de Sèvres ! (C28)

J'ai habité dans le 6^{ème}, le 15^{ème}, un peu dans le 20^{ème}, et quand j'ai eu mon fils, dans le 16^{ème}. Mon quartier c'est Montparnasse, St Germain, Odéon, le pont Neuf, parce que jeune fille j'allais au Vert Galant... (C5)

Je vais très rarement rive droite ! Sauf au Louvre ! Je vais rue Dufour, rue de Rennes, après, un peu partout avec les bus ! (C70)

La plupart des personnes interrogées se disent satisfaites de vivre à Paris, voire n'envisageraient pas de vivre ailleurs, tant est marqué leur attachement à cette ville, que ce soit pour des raisons professionnelles, culturelles ou familiales, ou pour toutes ces raisons à la fois.

Je ne pourrais pas habiter ailleurs qu'à Paris, ou alors ce serait à Buenos Aires ! (M2)

Il y a parmi les amoureux de Paris, des bi-résidentiels, qui passent l'été au moins dans leur résidence secondaire, à la campagne ou en bord de mer, dans une autre région de France (à l'Ouest ou au Sud) et qui apprécient cette alternance entre la vie à Paris et celle en milieu rural.

De mars à Octobre, je vais dans ma maison de campagne, il faut que je l'entretienne ! J'essaie de faire pendant cette période, quinze jours à la campagne, une semaine à Paris ! (C46)

Les Parisiens les moins fortunés sont les plus insatisfaits de leur vie à Paris, surtout lorsqu'ils ont connu des ruptures de vie (deuil, divorce, accidents). Il s'agit de locataires de leur logement qui connaissent des difficultés financières et qui sont parfois confrontés à l'obligation de déménager. Ces personnes envisagent de quitter Paris pour habiter une ville ou un bourg de province, à proximité de leurs enfants. Ce sont les évolutions des coûts de l'immobilier qui suscitent essentiellement ces départs de Parisiens âgés.

J'ai fait une demande à la ville de Paris pour avoir un appartement, puisque je dois partir du mien... J'ai demandé une juriste : elle m'a dit si vous n'avez rien trouvé, c'est la procédure d'expulsion ! Le propriétaire met en vente son appartement. Moi, je peux partir sans donner de préavis : c'est le seul avantage ! Ma petite fille m'a dit je vote pour Vaison-la-Romaine ! Ce sera l'air pur là-bas et puis il y aura moins de bruit, moins de pollution. Mon fils aîné et mes petits enfants sont là-bas : je les verrai plus... (C6)

L'été, je m'en vais dans les Pyrénées, dans la famille, un mois et demi ou deux mois et je fais des petits voyages à Montpellier, au Luxembourg. Mais je ne fais plus de voyages très lointains... (C43)

4/ Les types de mobilités, les perceptions et usages des TC

4a/ Les principales situations de vie et types de mobilité

Quatre attitudes relatives à leurs mobilités ont pu être déterminées au regard des situations de vieillissement:

1/ « **Les experts en mobilités choisies** », vrais parisiens qui font preuve de compétences pour agencer leurs déplacements aux diverses échelles proches ou lointaines: personnes de 65 ans à 75 ou 80 ans, estimant ne pas avoir de problème de santé, dont les rythmes de vie ne sont plus dépendants de contraintes professionnelles fortes, exerçant des activités intellectuelles ou impliquées dans des activités associatives ou citoyennes, pouvant consacrer un temps important à leurs loisirs, elles se caractérisent par de fortes mobilités occasionnelles dans Paris et hors Paris et pratiquent l'ensemble des modes de transport (de la marche à pied au taxi en passant par le bus et le métro, voire les deux-roues). Il s'agit de personnes appartenant plutôt aux classes moyennes ou aisées, propriétaires de leur appartement à Paris et parfois de résidences secondaires, souvent motorisées et pour lesquelles la contrainte financière ne semble pas déterminante sur les mobilités.

De chez mon ami, je prends un bus pour aller à la bibliothèque de Tolbiac, pour la bibliothèque Richelieu, j'ai le métro. A Palais Royal, je traverse le pont de Sully, je passe derrière Notre Dame, c'est absolument magnifique ! (C58)

Les lignes 12 et 2 du métro desservent tout Paris et c'est vrai que si j'ai un rendez-vous je ne prendrai jamais un bus. Le taxi, c'est si je suis chargée ou si on rentre tard le soir. (...) Mon mari a envie de vendre la voiture, parce que c'est un garage à Paris, rue Lepic, mais moi je résiste parce que j'ai fait l'an passé, un boulot en banlieue et que j'avais besoin de la voiture... (C59)

2/ « **Les résistants pour une mobilité autorisant une vie normale** », parfois à un rythme plus lent», à l'échelle de l'agglomération: il s'agit de personnes qui voient leurs capacités se restreindre quelque peu avec l'âge plus de 75 ans, voire 80 ans), mais s'estiment « en bonne santé pour leur âge », qui exercent encore des activités associatives dans leurs quartiers et dispose d'un réseau relationnel assez dense: elles peuvent utiliser diverses « prothèses »(comme une canne) pour maintenir leurs capacités quitte à ralentir leurs rythmes et à adopter des comportements plus prudents dans leurs déplacements. La pratique de la marche est déterminante et ces personnes apprécient la fréquentation des parcs et espaces verts où elles peuvent s'accorder des pauses. Il s'agit de personnes de classes moyennes ou aisées qui font aussi parfois aux taxis.

Je suis devenue un peu plus prudente... J'ai perdu un peu le sentiment de sécurité que j'avais... (C26)

Je sors au moins pour marcher une heure, au parc Montsouris, ou pour aller au Louvre. Si je ne sors pas pour faire mes courses, ou voir des amis, je vais au musée pour la peinture, je me promène... (C70)

Maintenant, je tiens la rampe en descendant les marches du métro, je mets un peu plus de temps. On devient un peu plus trouillard, on a peur de rater une marche... (C69)

Je marche un peu moins vite, je mets plus de temps pour faire les choses quotidiennes, pour les actes quotidiens. Quand je descends des marches de train, je m'accroche un peu plus ! C'est le corps mais il n'y a pas de différence au niveau de la mobilité d'esprit ! (C63)

3/ « Les résignés aux mobilités de proximité » sont des personnes qui ont des capacités restreintes ou des handicaps, notamment âgées de plus de 75/80 ans, plutôt de classes moyennes, qui vivent seules, dont la mobilité se restreint avec leur espace de vie quotidien, dont le réseau relationnel tend également à se réduire, et pour lesquelles la qualité de la vie de quartier est essentielle afin qu'elles puissent, évitant l'isolement, avoir des possibilités d'échanges et de loisirs de proximité et bénéficier de solidarités informelles.

Je sors parfois après déjeuner, pour me promener dans le quartier, ou faire des courses... (...) C'est la première fois que je ne pars pas de Paris cette année. C'est mon histoire de cou qui me bloque ! J'ai des maux de tête avec les changements de position, j'ai des médicaments, je ne peux regarder ni en haut, ni en bas, c'est un handicap terrible ! Cela a changé beaucoup de choses... (C33)

4/ « Les presque immobiles », peu nombreux dans cet échantillon, sont des personnes qui ont des capacités physiques très restreintes, voire des maladies invalidantes, peu de moyens financiers, un faible réseau relationnel et peu de liens familiaux. Ces personnes souvent âgées de plus de 75 ans n'ont que peu de loisirs (hors la télévision), sont contraintes à rester au domicile ou à aller en maisons de retraite et rencontrent un risque d'isolement très élevé.

Le plus pénible c'est de perdre toutes les activités qu'on avait avant, c'est un peu démoralisant... J'ai une activité chez moi, je fais du soutien scolaire à la petite fille de mon aide ménagère... Je peux encore lire, écouter des émissions. Il ne fut pas se prendre la tête, il faut trouver une activité, quelle qu'elle soit ! (C34)

Le bus, si besoin était, je peux le prendre mis quand on est « château branlant » comme moi, quand il démarre c'est dangereux ! Je ne marche qu'avec une canne... (C31)

Je ne pars pas en vacances à cause des dialyses : aller dans un endroit que je ne connais pas, non, je ne peux pas ! Ma vie a complètement changé.... (C65)

4b/ Les motifs et circonstances des mobilités

Les motifs évoqués des mobilités quotidiennes des Parisiens en situation de vieillissement sont multiples :

- **les courses alimentaires**, achats quotidiens dans le quartier, auprès des commerces de proximité,
- **les sorties liées aux activités** associatives ou professionnelles, dans Paris,
- **les visites à des amis, déjeuners entre amis**, dans d'autres arrondissements de Paris,
- **les visites chez le médecin**, le dentiste, le kinésithérapeute, relatives aux soins, dont les visites au conjoint, à l'hôpital,
- **les ballades ou promenades** dans Paris, dans les espaces verts, parcs et jardins,
- **les sorties culturelles** : cinéma, théâtre, musées, bibliothèques, dans le quartier ou d'autres arrondissements,
- **les mobilités d'accompagnement** du conjoint quand celui-ci est handicapé, d'un aîné ou des petits enfants,
- **les mobilités amoureuses** pour les couples ne vivant pas sous le même toit, et faisant des allers retours entre le domicile de l'un et de l'autre...

On sort tous les jours, on prend le bus. Les courses, je les fais à pied, avenue de St Ouen... (C44)

Mes mobilités ? Je fais 4 fois par jour le trajet entre mon domicile et mon cabinet, c'est 10 minutes à pied à chaque fois ! Chez moi, bien qu'il y ait un ascenseur, je monte les 6 étages à pied. Une course à faire ? Je la fais à pied. J'ai la coulée verte ou le jardin des Plantes où je peux me promener, et le jardin de l'Arsenal... (C51)

Mes déplacements sont peu nombreux ! C'est soit le cercle, soit le bridge, les dîners aussi. Demain j'ai un déjeuner au Jockey Club, jeudi je déjeune chez Maxim's, l'invité c'est Jacques Chancel ! (C41)

Au quotidien mes mobilités, ça varie beaucoup ! J'ai une femme à l'hôpital, à l'autre bout de Paris, donc je vais la voir tous les jours ! Sinon, comme je suis retraité, je suis débordé de loisirs. La plupart du temps je me déplace en scooter, pour aller à la gymnastique, voir des amis, au cinéma. Il n'y a pas de journée type ! (M6)

Comme nous l'avons souligné les mobilités sont liées aux situations de vieillissement et il convient de reprendre ici la typologie esquissée précédemment :

- « **Les experts en mobilités choisies** » : de la part des seniors, des plus actifs, qui estiment être en bonne santé, qui vivent en couple, ou bien qui ont choisi le célibat, qui ont des loisirs et qui se déplacent à l'échelle du quartier, de Paris, comme en province et à l'étranger. Ces personnes **empruntent tous les modes de transports** terrestres ou non, puisqu'elles évoquent spontanément le train mais aussi l'avion comme modes de déplacement, pour les longues distances.

Ma mobilité présente une variété de portées ! Cela va du quartier jusqu'à l'étranger. Je suis quelqu'un de très mobile. D'abord, j'ai une mobilité internationale puisque mon activité de conseil m'amène à travailler à l'étranger. Je suis cinq ou six jours par

mois, au Maroc, en Algérie et en Chine... Je m'arrange toujours pour prendre un vol qui part d'Orly, toujours pour une question d'accessibilité... (C57)

Cette modalité variée est le fait de ceux qui choisissent **les modes à utiliser en fonction de leur type de déplacement** : ainsi le métro est-il réservé aux rendez-vous importants, puisque ce mode est fiable en termes de durée de trajet, tandis que le bus permet de regarder la ville, de flâner, autorise un rythme plus lent...

Je préfère le bus quand je ne suis pas pressé, mais pour aller à des rendez-vous administratifs, je prends le métro... (C74)

- « **Les résistants pour une mobilité autorisant une vie normale** » : Ces personnes de plus de 75 ans, continuent d'avoir diverses mobilités au quotidien, pratiquent la marche souvent de façon intensive, même quand elles connaissent quelques problèmes de santé, **prennent plus souvent le bus que le métro**, mais font souvent le constat de leur lenteur.

Cette lenteur n'est pas choisie ! La rapidité actuelle elle est un peu dommage ! Ma lenteur est due au vieillissement, elle est un peu subie ! (C71)

Je marche énormément, je vais au centre de Paris et dans les jardins pour me détendre. J'ai deux vertèbres tassées avec des disques usés... (C74)

- « **Les résignés aux mobilités de proximité** » : à l'échelle du quartier essentiellement, pour ceux qui ont du mal à marcher, utilisent une canne, se sentent affaiblis, ou bien pour ceux qui aiment rester chez eux, sans sortir, n'éprouvant que peu le besoin de marcher.

Mes mobilités sont restreintes, sauf en cas de nécessité. Je me lève et je joue de la guitare toute la journée... (M2)

Cela fait deux ans que je ne sors plus sans ma canne ! C'est ma meilleure copine ma canne. Je continue à faire ce que je veux avec elle, sinon je reste chez moi et c'est la mort à petit feu, surtout à notre âge ! Avec ma canne, j'ai l'impression de rester encore dans le coup ! Tant pis pour les gens qui me regardent dans la rue... J'apprécie maintenant les bancs publics. (C13)

Je ne peux plus marcher correctement depuis trois ans. Je calcule sans arrêt combien de temps et de mètres je dois faire ! Il me faut un quart d'heure pour atteindre la place de la République et je dois m'arrêter deux fois ! (C48)

Je sors juste pour les courses, la pharmacie, le marché : tout cela est proche de mon domicile ! (C36)

- « **Les presque immobiles** » : Parmi les personnes ayant des mobilités très restreintes, il y a ceux qui ont de petits montants de retraite et qui **ne partent que rarement, en dehors de Paris**, par manque de moyens.

Je suis fauché depuis quelques années, alors les vacances c'est fini ! Sauf si je suis invité par des amis. Je vis en chambre d'hôtel, mais je sors en banlieue, en forêt : j'ai un Navigo cinq zones alors, j'en profite ! (M37)

Pour les mobilités hors de Paris, non quotidiennes, trois principaux motifs sont évoqués :

- **les départs en résidence secondaire**, en province,
- **les visites aux membres de la famille**, en banlieue ou en province,
- **les voyages d'agrément** par train, avion ou bateau (croisières ou retour pour les vacances en Algérie).

La vie de couple favorise ces mobilités hors de Paris que sont les déplacements de loisirs, en Ile-de-France, en province ou à l'étranger, les voyages. La solitude, quand elle n'est pas choisie mais subie, semble entraver ce désir de bouger et tendre à réduire les mobilités. Ainsi les femmes divorcées ou veuves renoncent-elles aux voyages.

Je fais moins de voyage, j'ai du mal à partir toute seule ! Peut-être que j'en ai moins besoin ! J'ai beaucoup moins envie d'aller à l'autre bout du monde ! On a fait beaucoup de voyages avec mon mari ! Pour les voyages, j'ai envie d'être accompagnée. (C53)

Je bouge très peu, je vais dans les bistrots, en bas de chez moi ! Vivant seule, je ne suis pas entraînée. La solitude m'a immobilisée davantage... (C1)

Les mobilités intermittentes: parisiennes et provinciales, sont le fait des bi-résidentiels. Ceux-ci utilisent les TC pour se déplacer dans Paris et leur voiture, pour se rendre dans leur résidence secondaire, ou pour rendre visite à leur famille, en province. Les Parisiens qui possèdent une voiture, apprécient de pouvoir sortir facilement de la ville pour aller dans leur résidence secondaire. La bi résidentialité semble contribuer à maintenir l'usage de la voiture, au moins hors de Paris.

J'ai acheté mon appartement sur plan, avec parking, car j'avais prévu que les voitures allaient se multiplier... Pour les transports, je suis tout de suite sur la voie sur berge pour nous évader en province... (M7)

On est proche du centre de Paris et proche du périphérique pour partir en Normandie ! On est tout près de la porte Maillot... (C45)

Il y a le métro et la voiture ! Le métro à Paris, la voiture à la campagne ! (C1)

4c/ Les types d'usages des TC

L'offre de TC fait partie des avantages attribués spontanément et systématiquement à Paris et ce, quel que soit le quartier habité. Cette offre est définie au travers des deux modes les plus prégnants, de façon essentiellement binaire : bus et métro. Cette offre de TC est vécue comme proche et satisfaisante dans tous les arrondissements et quartiers. Certains quartiers sont jugés privilégiés en termes d'offres de TC, tels les Gobelins, Montparnasse, Bastille...

Je trouve que dans Paris, les transports sont très efficaces ! (M35)

Les clientèles âgées de la RATP ont de bonnes connaissances des offres de TC et du maillage des réseaux bus et métro. Des Parisiens et Parisiennes « d'origine », vivant à Paris depuis « toujours » ou depuis plus de 50 ans, font preuve en tant qu'usagers, de réelles **compétences en matière de réseaux et de numéros de lignes**, comme en témoignent les longues listes énumérées...

On est favorisé aux Gobelins ! On a la ligne 7, le 91 qui fait Bastille Montparnasse et qui passe par les hôpitaux : Salpêtrière, Val de Grâce, Cochin, le 27 qui va à St Lazare, le 47 qui fait Villejuif, gare du Nord, le 61 qui est à Austerlitz et qui va à la porte des Lilas, le 67 qui part de la porte de Gentilly et va à Pigalle... On a une chance inouïe ! (C3)

Maintenant, comme j'ai le temps et que j'ai une carte gratuite, en tant qu'ancien combattant, je prends plus le bus. Je prends le 38 et je change à St Michel : le 20 c'est pour St Lazare, les 30 pour gare de l'est, les 40 pour gare du nord, les 50 pour Opéra, les 60 c'est Bastille, St Germain des Près, les 70 pour Hôtel de Ville, les 80 pour la place de Clichy, les 90 Montparnasse... le 96 il part de Montparnasse et il va jusqu'à Bagnole... Ca roule beaucoup mieux qu'avant les bus ! (C69)

Aux quatre grands types de mobilités des personnes interrogées, précédemment mentionnés, il faut ajouter, concernant les mobilités au sein de Paris et de l'Ile-de-France, **trois catégories de modes d'usages des T.C :**

1/ Ceux qui aiment utiliser les bus qu'ils jugent moins fatigants que le métro, plus agréables parce que permettant de voir la ville : il s'agit en général de personnes plus de 75 ans, ayant implicitement ou explicitement renoncé au métro et au RER, à cause des escaliers, et en tant que modes qu'ils associent aux contraintes horaires de la vie active. Ainsi le passage à la retraite peut générer l'arrêt de l'usage du métro.

Nous avons deux lignes de métro et quatre lignes de bus... Les bus sont moins fatigants que le métro, c'est plus aéré ! (M8)

C'est le bus que j'utilise le plus. Cela me permet de regarder, d'observer le monde extérieur. La ville, c'est vivant ! Quand je travaillais je n'avais pas le temps ! (C43)

Moi, il y a longtemps que j'ai supprimé le métro ! Cela ne correspondait plus à mes transports, donc pour la promenade, le bus c'est mieux... (C44)

Avant je ne prenais pas le bus ! Il ne faut pas avoir d'horaires, je le prends depuis que je suis à la retraite... (C50)

2/ Ceux qui aiment le métro : il s'agit de personnes en général ayant encore des activités associatives, professionnelles, artistiques. En est appréciée sa fiabilité en termes de durée de trajet et sa régularité en termes de fréquence et de rythme de déplacement. Le métro est apprécié aussi pour le spectacle des autres passagers, ou bien pour y lire. Le métro peut être aussi un lieu de rencontres.

J'ai trop de plaisir à regarder les visages dans le métro ! Je ne prends jamais un livre dans le métro, je préfère les histoires que je peux me raconter sur les gens... Dans le métro, il m'arrive d'entrer en relation avec mon voisin, dans le bus c'est plus fréquent, mais dans le métro, c'est de beaux moments, intenses, éphémères, complètement inattendus ! (C59)

Dans le métro, je suis chez moi ! Je m'assieds, je m'installe et je lis. Si vous saviez le nombre de livres que j'ai lus dans le métro ! (...) Si je ne pouvais plus prendre le métro, je prendrais le bus mais je me sentirais diminuée, ça m'atteindrait le moral ! (C49)

Ce qui m'exaspère avec les bus, c'est que j'aime être à l'heure à mes rendez-vous et que l'on ne sait jamais quand ils vont passer les bus ! Avec le métro il y a une fiabilité ! (C17)

Le métro, je le vis bien parce que je ne le prends pas aux heures de pointe. je suis assise, je me sens détendue, je regarde les gens, ça m'amuse... Je suis plus tranquille que dans le bus où l'on est souvent debout. le métro c'est sympathique ! J'ai une copine, c'est l'inverse, elle connaît bien les lignes de bus ! moi pas du tout, en dehors d'une seule ligne ! (C72)

3/ Les véritables multimodaux utilisent indifféremment les bus, le métro, le RER, le train, et se déclarent totalement satisfaits des offres de TC dont ils bénéficient à Paris. Les destinations et/ou l'existence ou non d'une contrainte horaire déterminent le choix du mode utilisé, le métro étant toujours perçu comme plus fiable en termes de temps de trajet que le bus.

Je remarque qu'à Paris les TC sont formidables, je les utilise tous beaucoup ! (C38)

Quand je vais à Bastille, je prends le bus ou bien le métro à gare du Nord. Quand je vais vers Denfert-Rochereau, je prends le RER B. Quand je vais gare de Lyon, je prends l'autre RER. Et quand je n'ai que deux stations de métro, j'y vais à pied ! Etant assise un certain nombre d'heures dans la journée, de par mon travail de psychanalyste, il faut que je bouge ! J'aime le contact avec la ville, je sors quotidiennement... (C54)

Le bus je le prends sans contrainte, c'est plutôt agréable ! Vaut mieux être assis que debout. Je n'ai pas beaucoup de bus : le 95 et le 76, le 26 aussi et le 46. Pour rentrer chez moi, je peux les prendre. Mais si j'ai une contrainte horaire, je prends le métro, c'est Belleville. (C39)

« Les experts en mobilités choisies » éprouvent bien sûr un sentiment de liberté au regard de l'offre de TC dont ils bénéficient et évoquent les avantages du Navigo ou de la carte Emeraude. Ces titres de transport sont très appréciés et représentent : « **la clef de leur mobilité** »...

J'ai la carte Navigo : j'appelle ça le passeport de la liberté ! Je peux utiliser le bus, le métro, le RER ! C'est mon budget transport ! (C43)

4d/ La perception du réseau bus

Le bus est plus apprécié que le métro en général parce que vécu comme plus agréable, puisque permettant de voir la ville, les magasins, d'être en extérieur et de ne pas avoir à descendre ou monter des escaliers. Il arrive que soit mentionné par des femmes, un usage quasi touristique des bus. Le bus est un mode perçu systématiquement comme plus accessible et moins fatigant que le métro. De surcroît, le bus est perçu comme s'étant amélioré au cours des dernières années : sont mentionnées les fréquences plus grandes sur certaines lignes, telles celles du réseau Mobilien, leur circulation plus fluide dans les couloirs qui leur sont réservés améliorant leur fréquence, les nouveaux véhicules à planchers bas, l'existence des places prioritaires...

Avec le bus, on voit la ville, même si on reste debout. On peut respirer. J'ai eu de l'asthme... (C42)

J'aime beaucoup le bus ! D'abord, on n'est pas sous terre. J'adore voir Paris ! On a l'impression d'avoir un chauffeur... (C45)

Les bus c'est plus commode. Plus je vieillis plus je préfère les bus. On voit dehors. Il m'arrive de prendre par plaisir le 38 et le 75, c'est comme une ballade ! (C48)

Il y a eut des améliorations dans les bus : les places prioritaires, les espaces pour les poussettes, dans le 91, dans les derniers modèles de véhicules. Les chauffeurs autorisent qu'on descende devant... (C6)

L'usage du bus s'intensifie lors du passage à la retraite, ce mode semblant adapté quand diminuent les contraintes horaires, liées au travail, et dès lors que les personnes en situation de vieillissement cherchent à éviter les descentes et montées d'escaliers du métro. Moins est utilisé le métro, plus est utilisé le bus qui peut être considéré comme le dernier mode utilisé. Il s'avère que les grands parents pour l'accompagnement de leurs petits enfants privilégient aussi l'usage du bus.

Avant, je ne prenais pas le bus ! Il ne faut pas avoir d'horaires. Je le prends depuis que je suis à la retraite, en particulier le 75 jusqu'à Hôtel de Ville... (C50)

J'utilise moins le bus que les autres modes, sauf quand j'ai mes petits enfants. Ce n'est pas quotidien ! (M6)

Je prends de plus en plus le bus, de moins en moins le métro ! (C71)

Quand je suis arrivée à Paris, j'ai utilisé le métro parce que c'était rapide pour aller au travail, je n'ai pas pris tellement les bus. Aujourd'hui c'est le bus et le métro. Avec mon petit fils, le bus, c'est plus accessible avec un enfant et puis, nous regardons le paysage ! (M39)

Le bus semble dans la majorité des cas, perçu comme plus sécurisant et plus convivial que le métro, en raison du contact avec le machiniste, de la visibilité de celui-ci. L'amabilité des machinistes est appréciée parfois et souvent évoqué le « bonjour » échangé avec ceux-ci,

ce qui rend le bus plus « humain » que les autres modes. Le spectacle des autres passagers est souvent apprécié dans le bus, même s'il peut s'avérer source de questionnements. Ainsi les **enfants à qui les parents réservent une place assise** constitue un comportement qui étonne et choque les personnes âgées ou handicapées.

Je les trouve aimables les chauffeurs de bus. Je rentre dans le bus en disant « bonjour », ça crée un lien ! (C6)

L'autobus est plus plaisant que le métro en dehors des heures de pointe ! (...) Cela permet de voir les boutiques ! (C46)

Avec le bus, on visite Paris ! C'est rare que les gens ne donnent pas leur place, surtout les gens d'un certain nombre d'années. Les jeunes n'y pensent pas mais si vous leur demandez c'est « bien sûr Madame ! »... (C6)

C'est plutôt agréable le bus : on voit ce qui se passe et quelques fois je trouve amusant ce qui se passe dans le bus, le manège de quelqu'un qui monte... Qu'on fasse asseoir un enfant de 5 ans alors que rien n'est moins fatigable, ça me choque et ça me paraît une erreur de la part des parents ! Je me demande comment ça se passe à la maison. Est-ce que c'est l'enfant roi ? (C23)

Cependant, cette convivialité du bus est réduite, voire contredite, par l'usage des TIC : portables et les conversations téléphoniques des passagers, par l'encombrement des poussettes à certaines heures au moins, par le port de sacs à dos... Quelques rares femmes rejettent le bus qu'elles jugent plus inconfortable que le métro en raison des secousses produites par des démarrages et coups de freins. De surcroît, certaines femmes éprouvent une résistance par rapport à la promiscuité qu'elles ressentent désagréablement dans le bus.

Dans les bus ce qui me frappe, c'est que tout le monde est collé à son portable ! Cela diminue les relations ! (C55)

Ce que je n'aime pas ce sont les téléphones portables dans le bus ! Moi, le bus, c'est un endroit où je rêve, où j'aime rêver. Certains racontent leur vie au téléphone dans le bus ! Même en vélo, ils ont le téléphone ! (C6)

Il y a plus de convivialité, plus de contacts avec la vie de la ville en prenant le bus ! On s'adresse plus facilement la parole dans un bus, les gens laissent plus facilement leur place. Il y a quelques inconvénients c'est quand les mères de famille se déplacent avec les poussettes aux heures de pointe ! (M13)

Les gens avec des sacs à dos ne se rendent pas compte de la place qu'ils prennent ! Au Japon, c'est interdit les sacs à dos dans les TC ! S'ils restent dans le couloir avec leur sac à dos, vous ne pouvez pas passer ! (C3)

Le fait de se voir offrir une place assise, dans un bus, témoigne de l'amabilité des passagers à bord et **est interprété comme un signe de visibilité de leur vieillissement** par les femmes surtout, mais aussi par quelques hommes. Certaines femmes perçoivent un avantage à avoir les cheveux blancs, des places assises leur étant alors offertes systématiquement dans le bus. D'autres en revanche, se sentent presque stigmatisées par ce type d'attention à leur égard.

J'avais une vieille tante, un jour elle m'a dit : « Je prends le bus » ! J'ai compris pourquoi ! Le métro c'est plus sûr que le bus en termes de temps de trajet, mais dans le bus c'est formidable d'avoir les cheveux blancs ! On vous offre des places assises ! Avant j'étais teinte en rousse, ça ne m'arrivait pas ! Laissez vous pousser vos cheveux blancs, parce qu'il y a de la concurrence ! Les vieilles dames sont nombreuses dans le bus... (C27)

Ce qui me frappe, depuis pas très longtemps, c'est qu'il y a des gens qui me proposent de m'asseoir ! Je me dis : je fais vraiment vieille dame ! Mais je remercie... (C55)

Le bus c'est pas mal ! On voit qu'on a plus vingt ans ! On nous offre des places ! Les gens sont agréables, se lèvent, offrent leur place... (C42)

Il y a une sociologie du bus qui rend ce mode plus convivial. C'est très rare que je ne sois pas amené à parler avec quelqu'un dans le bus ! On se regarde et on se parle... (C57)

La convivialité perçue dans le bus, émane surtout de certaines catégories de population.

Aux yeux des usagers du bus, cette amabilité est le fait de personnes d'origine étrangère et de femmes surtout ! Plusieurs femmes dénoncent les attitudes non courtoises des hommes, des jeunes et des cadres, « bobos », « cols blancs » et lecteurs du journal « Le Monde ». Les Africains, les femmes, les personnes âgées sont perçus comme offrant plus souvent leur place aux femmes handicapées, que la gente masculine et que les jeunes... La question du civisme est très prégnante dans les comportements des usagers des bus et renvoie à la question de l'éducation que les parents donnent à leurs enfants.

Quand c'est possible, je prends le bus. D'abord je vois le paysage et on n'est pas longtemps debout. Quand j'allais aux Buttes Chaumont, pour redescendre je reprenais le bus et de nombreuses fois ce sont des petits Africains, des noirs ou des beurres qui m'ont cédé leur place ! (C12)

Combien de fois je vois des jeunes femmes avec des poussettes dans le métro et je me retrouve à les aider, moi, à 70 ans ! J'avais une valise à la main rue des Abbesses, c'est une femme qui m'a proposé de m'aider ! Elle n'était pas toute jeune. J'ai eu un moment d'hésitation : c'est tellement rare que l'on vous propose de vous aider ! C'est rarement un homme ! Ou alors c'est un grand black qui déborde de force ! Style Omar Sy... Je trouve que les Africains sont plus à l'aise avec ça, alors qu'un bobo du quartier il ne vous aidera pas ! Un col blanc, sûrement pas, ou alors, il faut que cela passe par de la drague... (C59)

Les femmes cèdent plus facilement leur place que les hommes ! Le cadre dynamique qui lit « Le Monde » fait en sorte de ne pas voir, caché derrière son journal et ne cède jamais sa place ! Des jeunes hommes cèdent parfois leur place... (C9)

C'est récent ma préférence pour le bus ! Hier, j'avais une réunion dans le 2^{ème} arrondissement, j'ai attendu le 96. J'y ai souvent des offres de places alors que je n'ai pas une tête de très vieille ! Il y a une certaine convivialité, des échanges faciles, surtout dans le 96... (C71)

Quand j'ai utilisé les transports collectifs avec une ou deux béquilles, j'ai constaté qu'on ne laisse pas les personnes handicapées debout ! Les femmes et les personnes âgées se lèvent pour laisser leur place, et non ceux qui devraient se lever : les plus jeunes ! Ils restent assis à écouter leur musique ou plongés dans leur portable... C'est une question d'éducation parentale ! (C76)

Le réseau bus à Paris est perçu comme s'étant amélioré au cours des dernières années, aux yeux des Parisiens âgés. Parmi ces améliorations sont mentionnées les couloirs de bus sur certains axes de circulation, les bus à plancher bas, les bus doubles, l'existence de places prioritaires, d'espaces centraux pour les poussettes. Les planchers bas des bus doubles sont appréciés et est regretté par des femmes surtout, que ces bus ne soient pas plus repérables en termes d'informations et que l'équipement en planchers bas, ne soit pas généralisé à tous les véhicules.

Je circule de préférence avec les bus doubles comme le 91 ou le 27, parce que la porte du milieu est plus basse... Le 47 me pose problème pour descendre parce que mes genoux plient mal ! Si quelqu'un m'aide à descendre, ça va ! On plie plus les genoux quand on descend que quand on monte. (...) Je voudrais savoir quels sont les bus doubles, même si je dois faire un grand parcours pour les prendre. Sur les brochures de la RATP, on ne sait pas si ce sont des bus doubles ou pas. (C3)

Depuis dix ans, le bus fonctionne beaucoup mieux à Paris, grâce aux couloirs de bus ! Je me souviens d'une enquête sur le bus, il y a plus de dix ans où les usagers disaient en gros : « nous on aime bien le bus mais c'est lui qui ne nous aime plus ! ». Je l'ai retenue cette phrase ! (C57)

La descente du bus en particulier est problématique dès lors que les véhicules ne s'arrêtent pas contre les trottoirs. Il s'agit là d'une problématique récurrente pour des femmes qui utilisent des cannes, peinent à monter dans le bus et plus encore, à en descendre, qui craignent de tomber, de perdre l'équilibre, souffrent des articulations.

Les bus : j'avais un problème avec un genou, si le bus s'arrête loin du trottoir, la marche est haute ! Les marches au niveau du trottoir, c'est bien ! (C58)

Les marches des autobus ! Quand j'étais jeune, je montais et je descendais de la plateforme, alors que le bus était en marche ! Aujourd'hui ce n'est plus cela ! Le marchepied est très haut dans le bus et je descends à reculons parce que les bus ne peuvent pas s'arrêter le long du trottoir... Le 31 s'arrête au milieu de la chaussée et on est obligé d'enjamber le petit trottoir bombé... Ce n'est pas la faute des chauffeurs ! (C61)

Mon seul handicap c'est la hauteur qu'il y a à descendre ! Quand la marche est trop haute, je ne peux pas... Les chauffeurs n'attendent pas, ils sont pressés de redémarrer ! (C3)

Qu'ils stationnent au bord du trottoir, la marche serait moins haute ! (C4)

La conduite des machinistes est souvent perçue comme brutale ou brusque. Elle est déplorée parce que perçue comme dangereuse pour les personnes âgées. Les coups de freins brutaux et démarrages brusques sont susceptibles de provoquer des chutes. Cependant, cette

conduite brutale des machinistes est en partie au moins attribuée à la conduite des autres automobilistes, aux contraintes de la circulation avec les problèmes des véhicules de livraison mal garés, empiétant sur le couloir du bus, l'empêchant de se rapprocher du trottoir...

Le bus est agréable ! J'arrive à trouver des places assises, on peut regarder le paysage, mais avec les à-coups, on a de plus en plus peur de tomber ! (C52)

La brutalité des coups de frein des bus ! J'en sais quelque chose : je suis tombée une fois ! C'est terrible, j'aurais pu me fracturer le crâne ! Déjà avoir une conduite plus douce ! Qu'il y ait un respect absolu des feux de la part des automobilistes et des piétons, que tout le monde respecte le code ! Etablir un code de bonne conduite pour les engins à roulettes ! (C51)

Les chauffeurs de bus sont brusques ! Il doit y avoir des accidents, des chutes même si je n'en ai pas constatées... Cela vient de la conduite des autres... Le chauffeur de bus a la responsabilité des gens ! Les freins des bus sont puissants c'est sûr mais il y a une brusquerie dans la conduite ! (C9)

Cette conduite brutale est reprochée parfois aux machinistes, qui sont jugés responsables d'un groupe d'usagers, composé de personnes le plus souvent âgées, qu'ils véhiculent. Une sensibilisation des machinistes à cette fragilité des voyageurs transportés devrait être envisagée selon plusieurs personnes interrogées, tant les conduites brutales peuvent être dangereuses et dissuasives pour des personnes très âgées et fragilisées... Le démarrage brutal du bus lorsque le voyageur est en train de valider son titre de transport, est un scénario souvent redouté et des chutes dans le bus sont relatées.

Dans le bus, ce sont des gens qui ne prennent plus le métro, des gens âgés et je trouve que les chauffeurs de bus ne respectent pas ces tranches d'âges avec des démarrages brutaux ! Cela me choque ! Le bus est pris par des gens un peu handicapés, moins mobiles : il devrait y avoir un respect de ces gens ! Je vois dans le bus des gens à mobilité difficile et je me dis ils vont tomber ! (C59)

Ma mère, elle a 92 ans, elle ne peut plus prendre le bus, parce que ça tangué trop ! Avant elle le prenait. C'est trop éprouvant maintenant pour elle et la marche pour monter dans le bus est haute ! (C67)

Je possède donc la carte gratuite prioritaire mais dorénavant nous sommes obligés de présenter le ticket et de le valider. Cela nous déstabilise et certaines personnes âgées risquent de tomber ! Surtout que certains chauffeurs ne sont pas tendres dans leur façon de conduire ! (M33)

Mes parents ils ont arrêté les transports il y a 6 ou 7 ans. Papa s'est cassé la gueule dans le bus, le conducteur ayant démarré avant qu'il soit assis. Maman, elle n'arrivait plus à monter dans le bus ! (C75)

Le bus est systématiquement considéré comme le mode favori des personnes âgées en raison de son accessibilité, de l'existence de places prioritaires. De ce fait, il pâtit d'une image de mode de transport des personnes âgées ! Les temps d'attente sont considérés comme variables en fonction des lignes et des moments de la journée. Nombreux sont ceux qui préconisent malgré les améliorations constatées, une plus grande fréquence de certaines lignes

de bus, surtout entre le moment de la sortie des écoles et de la rentrée des travailleurs au domicile : en fin d'après-midi.

Le bus est plus adapté aux personnes âgées parce qu'il n'y a pas de marches à monter ou à descendre ! (C46)

Je pense que le bus est le mode de transport préféré des personnes âgées, avec les places prioritaires, la plate-forme mobile. Les voitures d'enfants sont un problème dans les bus ! (M26)

Les personnes âgées prennent beaucoup le bus ! Ma mère elle le préfère au métro. Elle 84 ans, elle aime voir la ville ! Elle n'a pas de contraintes horaires et elle est très solide pour son âge ! (C8)

Je vois beaucoup de personnes âgées dans les bus. On les aide à monter, ce sont les autres passagers qui les aident... Dans le métro c'est plus délicat... (C5)

Il faudrait améliorer la fréquence : parfois vous avez deux bus qui se suivent et après il faut attendre un quart d'heure ! Qu'il y ait plus de régularité ! (C4)

Il est clair que le bus par rapport au vieillissement est un moyen privilégié, et plus on le rendra accessible et plus on facilitera ce mode pour les personnes vieillissantes ! C'est un mode moins « insécure » par la présence d'un conducteur, un espace plus réduit, une forme de convivialité. C'est le mode privilégié des personnes vieillissantes ! (C57)

La question de l'encombrement des poussettes à bord des bus est abordée à plusieurs reprises, parce que constituant implicitement ou explicitement, un risque pour les personnes qu'elles soient fragilisées ou non, de coups dans les jambes, de difficulté de circulation dans le véhicule... Outre les heures de pointes traditionnelles, « **les horaires des nounous** » (16h/18h) et des sorties d'écoles, sont évités par rapport aux bus. Emerge souvent dans les propos recueillis, une peur des brutalités physiques des autres voyageurs.

Améliorer la régularité des bus, de leur fréquence... Que les jeunes laissent la place aux personnes âgées, aux femmes enceintes. On voit des mères de famille qui donnent les places aux enfants ! Les poussettes, c'est ma terreur ! J'essaie de prendre les bus quand ils ne sont pas bondés de nounous... (C76)

Une fois j'étais dans le bus, j'étais debout avec mes béquilles, une famille a laissé leur petit garçon sur le siège ! Le gamin donnait des coups de pied, les parents ont laissé faire !

Les lieux d'attente des bus, les stations de surface, sont considérés par les personnes âgées, comme relativement inconfortables, parce que manquant de sièges et d'informations. En revanche est apprécié que soit indiqué par le Système d'Information en Ligne, le temps d'attente du prochain bus.

Dans certaines stations de bus, il manque des abris, des sièges, des informations... (M8)

Quand on est deux ou trois assis en attendant le bus, c'est plein ! Les abribus sont étroits. On a tendance à enlever les bancs, on a peur que les DDF s'y installent... (C40)

Le bus est parfois utilisé comme une pratique touristique dans sa propre ville. Cet usage qui consiste à faire l'intégralité d'une ligne de bus, un aller retour, du point de départ au point d'arrivée, devient ainsi une forme de loisir pour des personnes âgées. Ce type d'utilisation du bus avait été souligné déjà dans une précédente recherche réalisée pour la RATP, auprès de ses clients seniors. A l'occasion de visites de touristes, c'est le bus qui est préconisé à ceux-ci par les Parisiens et Parisiennes qui les accueillent.

Le bus, c'est très agréable ! J'ai un ami qui prend le bus deux fois par semaine, et qui fait toute la ligne : c'est pour lui une visite de Paris ! (M4)

Le bus, quand on est assis et qu'on regarde par la fenêtre, c'est merveilleux ! (C9)

J'aime bien être à contresens de la marche dans le bus ! On voit défiler la rue, on voit beaucoup mieux. Et hop ! On descend !... Les places à contresens donnent mal au cœur à certains, donc elles sont souvent libres ! (C3)

Dans les bus on est moins confiné que dans le métro, on est distrait par l'environnement. Prendre le bus c'est comme être un touriste qui visite Paris ! Le bus c'est un usage touristique depuis toujours... (C49)

On prend un bus et on voit tout Paris ! Les copains américains, je leur dis on prend le bus 70 ou 72 pour voir Paris, les bords de Seine : c'est magnifique ! Il n'y a rien de plus beau au monde ! (C69)

Lors d'un trajet exigeant d'emprunter plusieurs lignes de bus, le fait de ne pas avoir à reprendre de billet est apprécié au cours d'un laps de temps d'une heure et demie. Les cartes d'invalidité, cartes seniors et Navigo concourent de toute évidence à un usage plus régulier des bus, que l'usage de tickets à l'unité ou en carnets.

Pour les TC j'ai une carte gratuite. Cela incite à les prendre ! S'il fallait payer pour des petits trajets, on les ferait à pied ! (C4)

L'existence de petits bus dans certains arrondissements tels le : 12^{ème}, 14^{ème}, 15^{ème} 17^{ème} et 18^{ème}, est mentionnée par une dizaine de personnes interrogées et est perçue comme une offre intéressante en particulier pour les personnes âgées, à mobilité réduite. Cependant, bien qu'en connaissant l'existence, très rares sont les personnes interrogées ne les ont utilisés.

Il y a une petite navette qui va du 13^{ème} au 14^{ème}, un petit bus que beaucoup de personnes âgées prennent : ça relie Jeanne d'Arc à l'avenue du Général Leclerc. C'est très bien pour les quartiers mal desservis ! (C14)

Le 15^{ème} a un petit autobus, je le vois de temps en temps. Je crois qu'il va vers l'hôpital St Jacques. Il va où on veut je crois. Il y a eut une lettre du maire du 15^{ème} qui nous a proposé ce petit bus. Je n'en ai pas besoin, je me débrouille avec les bus existants. Mon 95 dessert tout Paris jusqu'à St Lazare ! Le 95 est très fréquent, il est double comme le 80 qui est plus récent. Les arrêts de bus sont tous à côté. (C33)

Il y a un mini bus, une navette qui marche comme le 62, c'est un supplément du 62 qui passe par les petites rues. Je l'ai pris deux ou trois fois pour aller au parc Montsouris. C'est bien pour les personnes qui habitent dans les petites rues. Ce sont des personnes âgées ou bien avec enfants. C'est assez convivial ces petits bus, et les chauffeurs sont avenants. (C34)

Il y un minibus électrique de vingt personnes, il va vers St Ouen... Il essaie d'apporter les moyens de communication, là où les autres bus ne passent pas... Cela existe depuis trois ou quatre jours ! (C43)

Les minibus de quartier c'est bien ! On fait Montmartre, Jules Joffrin, ça donne une mobilité... Je les vois, je ne les ai pas pris. Il y a une notion touristique qu'il faut développer ! (C49)

Les non usagers du bus soulignent leur méconnaissance du réseau bus et des lieux d'arrêt. Ce déficit d'information quant au réseau justifie le non usage de ce mode par les hommes en particulier. Certains hommes reconnaissent avoir été initiés au bus, par leur épouse. Ce qui confirme la dimension de « **mode de transport et d'agrément féminin** » du bus.

Le bus, c'est bien, on voit du paysage, mais je ne sais jamais quel bus je dois prendre ! L'autre jour, je n'ai pas trouvé l'arrêt du 39, gare du Nord ! (C62)

4e/ La perception des réseaux ferrés

Le métro

Le métro a pour inconvénient majeur, pour des personnes qui ont des problèmes de mobilité, sa difficile accessibilité, en raison des escaliers et des longs couloirs. Il a trois principaux avantages : une fiabilité en termes de temps de trajet, une fréquence élevée et un maillage dense. On peut faire l'hypothèse, qu'en plus des questions d'accessibilité, le métro étant perçu comme un mode adapté à ceux qui ont contraintes horaires, il est surtout utilisé par ceux qui se considèrent encore comme des actifs, ont des rendez-vous professionnels, associatifs, mais est toujours vécu comme relativement fatigant !

Je ne me suis jamais aperçu que le métro avait des escaliers et des couloirs si pénibles avant mes problèmes de santé au genou ! C'est un handicap pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite ! (M17)

Ma sœur a vingt ans de plus que moi, elle a des problèmes de genoux. Elle ne peut plus prendre le métro, c'est un vrai problème ! (C36)

Quand je suis pressée, je prends le métro ! Je descends à Père La chaise ! Cela me fait des butts pour bouger. Je ne peux pas rester assise trop longtemps et ça s'accroît avec l'âge. C'est lié au poids et à l'âge... (C52)

Ce que je ressens dans le métro c'est la quantité d'escaliers que l'on prend ! Quelques fois à la station Odéon j'ai trouvé ça pénible ! (C59)

Le métro fait l'objet d'attitudes très tranchées : soit il est apprécié, soit il est évité, voire rejeté. Le métro est rejeté à cause de la nécessité de monter et descendre des escaliers, de la claustrophobie et de l'agoraphobie qu'il provoque, des mauvaises odeurs, de la saleté perçue, des souvenirs d'attentats - tels ceux qui ont eu lieu dans la station St Michel et à Port Royal – la foule à certaines heures de la journée, l'absence de visibilité des agents de la RATP, l'absence de convivialité entre passagers. Autant de raisons évoquées par rapport au renoncement à l'usage métro ou à son rejet. S'ajoutent parfois à ces raisons, des propos racistes au regard de la mixité sociale des usagers du métro.

Le métro, je le vis de plus en plus mal ! Cela sent de plus en plus mauvais, c'est de plus en plus sale... J'ai la ligne 5 qui a trois gares, qui est très chargée à toutes les heures, en remontant vers le nord... A partir de République, je vais à Place des fêtes, c'est la 11, c'est pour éviter le 5... C'est ma ligne ! (C50)

Le métro, ça sent mauvais, je ne suis pas rassurée : on trouve plus d'étrangers, de noirs, d'arabes, de jaunes que de blancs ! (C6)

Je n'aime pas du tout le métro ! Avant les gens se parlaient. C'est totalement terminé ! Maintenant tout le monde a son casque sur les oreilles ! Cela nous transporte dans des conditions déplorables : beaucoup de gens ne le prennent plus ! Moi, je le prends

parce que je le trouve commode ! Sinon, c'est sale, ça sent mauvais, c'est triste, mais c'est utile ! Je prends l ligne 8, la 1 et la 14 beaucoup... (C51)

Le métro, je ne le vis pas très bien, déjà par le fait que ce soit en sous-sol ! Cela fait gagner du temps mais il y a beaucoup de monde ! Je ne le prends pas par plaisir mais j'apprécie le côté pratique... (C67)

Ceux qui apprécient le métro, en soulignent l'urbanité et la convivialité, due à la proximité entre les individus, la familiarité des espaces, l'esthétisme de son matériel. Ils insistent aussi sur sa rapidité, sa fiabilité en termes de temps de trajet et sur sa grande fréquence. L'indication des temps d'attente sur les quais est également appréciée.

J'utilise le métro beaucoup plus qu'autrefois ! La ligne 7 est vraiment bien ! Le métro je le sens comme un endroit familier où l'on pourrait se parler, où en dehors des heures de pointe, on peut lire. Il y a des annonces sonores, des trucs lumineux... Les wagons sont beaux ! (...) Moi c'est plus le métro que les bus : les bus fut les attendre un quart d'heure ! Le métro est plus fréquent. (C2)

Je préfère le métro au bus ! Souvent je trouve une place assise et c'est plus rapide ! (C8)

C'est parfaitement urbain le métro ! On n'a pas inventé quoi que ce soit de mieux ! Il faut améliorer son accessibilité par des escalators ou inventer un autre système, une sorte de rampe... (C59)

L'univers du métro est perçu cependant, comme s'étant déshumanisé et complexifié pour ceux qui l'utilisent depuis longtemps. A leurs yeux, l'automatisation de la distribution des titres de transport et de certaines lignes telle Météor, contribue à la disparition des agents de la RATP et des personnages légendaires du métro, tel le poinçonneur ! Cette déshumanisation des stations de métro due à cette disparition des agents - perçus comme « retranchés » dans les comptoirs d'information, derrière une vitre - est souvent déplorée, au nom d'un besoin de lien et de réassurance de la part des personnes âgées. Celles-ci sont parfois gênées aussi par le fait que sont surtout visibles les numéros de lignes, et non les destinations.

Le métro, à un moment de ma vie, a été très pratique, mais il est moins confortable. J'ai connu le métro avec le chef de station, un poinçonneur, un contrôleur, un chef de train. Maintenant dans Météor, il n'y a même plus de conducteur ! J'ai besoin d'un lien social. Je suis de gauche, il me faut du lien ! (M23)

Je suis scandalisée que les agents de la RATP, dans le métro soient derrière des vitres ! Les personnes âgées ont besoin d'un sourire ! Il y a beaucoup d'appréhension et de suspicion de la part des personnes âgées... (C1)

Maintenant à République, je me perds dans le métro parce que les directions de lignes ne sont pas indiquées ! Il n'y a que leur numéro ! Alors que nous, les personnes âgées, on fonctionne encore à la direction ! Que la RATP ne limite pas aux numéros de lignes mais indique aussi les directions à côté des numéros... (C71)

Les automates contribuent à cette déshumanisation et complexification ressentie dans le métro. Plusieurs fois sont évoquées les difficultés que peuvent éprouver des personnes âgées dans l'usage de ces machines. Sont appréciées les formations proposées par l'association Old up, par rapport à l'usage de ces automates.

Les automates, je suis un peu fâchée avec ça ! J'ai découvert que pour St Cloud il faut taper « Cloud » ! Old up nous propose une formation aux automates... (C15)

Les bornes pour prendre les tickets dans le métro, on voit des personnes qui n'y arrivent pas ! On a un atelier à Old up pour cela... (C21)

Certains seniors apprécient le métro parce qu'il caractérise implicitement au moins, la vie parisienne, voire symbolise « les entrailles » de cette ville et qu'ils en connaissent bien le réseau. Sont appréciés alors son odeur, la chaleur que l'on peut y trouver en hiver, la proximité des autres, les rencontres « éphémères et lumineuses » qui peuvent s'y produire, le spectacle que constituent les passagers dans ce mode, où l'attention n'est pas attirée par le paysage extérieur, à l'exception des panneaux publicitaires en station. Deux attitudes émergent dans le métro : soit la contemplation des autres, soit la lecture.

Dans le métro, je suis chez moi ! Cela me plaît et les métros des grandes villes sans affichage me paraissent mornes. Pour moi, le métro c'est un univers de convivialité. J'aime regarder tous ces gens qui sont autour de moi. (...) Ce qui me frappe c'est que les personnes âgées évitent de prendre les transports collectifs ! Ce contact que j'apprécie dans le métro, leur répugne ou presque ! Il y a un vrai clivage. J'ai des amies qui dans le métro, se plongent dans un livre... (C55)

Le pire pour moi ce sera quand je ne pourrai plus prendre le métro ! Il y a beaucoup d'endroits avec de grands escaliers... (C72)

Des incivilités, voire agressions dans le métro, à l'égard des personnes âgées sont mentionnées par quelques personnes, dont un ancien militaire. Il semblerait que, pour certaines personnes qui se sentent fragilisées, les espaces du métro soient anxiogènes, que la peur des chutes et des « mauvaises rencontres » y soit exacerbée.

Un jour, des jeunes m'ont refusé la place handicapée dans le métro ! J'ai eu envie de pleurer ! Ils m'ont fait un bras d'honneur... J'ai fait la France, l'Algérie, le Maroc comme appelé et je suis porte drapeau du 13^{ème} arrondissement !... Un jour, entre St Michel et Etoile, j'ai été attaqué par deux jeunes nord africains, ils m'ont volé mon drapeau ! Malgré la présence de plusieurs témoins, personne ne m'a aidé ! Je me suis vengé en les tapant avec ma canne ! J'ai porté plainte et les policiers m'ont dit que ce n'était pas important ! (M1)

J'ai une amie qui ne veut plus prendre le métro car elle a été victime d'une agression et elle est traumatisée ! Elle ne voyage qu'avec les bus ! (M5)

J'ai eu un problème de santé, je choisissais les stations de métro en fonction des couloirs, des marches... J'ai des amies qui ont été agressées dans le métro. Mon angoisse c'était de ne pas pouvoir courir. A l'Etoile, il y a des couloirs qui tournent et on ne voit pas ce qu'il y a devant ni derrière ! Ma crainte c'est d'être bousculée... J'ai une amie qui est tombée entre le quai et le métro ! (C14)

Dans le métro, des chutes sont relatées par des femmes. Ces expériences négatives ont cependant été l'occasion de constater l'amabilité et l'empathie du personnel de la RATP et des autres usagers qui ont porté secours à la personne accidentée.

Il m'est arrivé deux fois un incident : je suis tombée en avant dans le métro, à la sortie d'une station. Immédiatement le personnel de la RATP s'est occupé de moi ! J'ai eu une deuxième chute à Marcadé Poissonnière. Cela a été la même chose, un jeune m'a conduit à la pharmacie ! J'ai été étonnée et rassurée ! (C8)

L'usage du métro est associé parfois à la confrontation avec la misère du monde pour les plus favorisés en particulier. La mendicité dans le métro est évoquée par quelques personnes.

Ce qui m'est désagréable ce sont les types qui font la manche dans le métro ! C'est la misère humaine ! Je trouve cela triste, ça me fait de la peine. Paris peut être une ville inhumaine : on ne s'occupe pas du voisin. J'ai vu un homme mort sur une bouche de métro. Moi, je ne connais pas mes voisins... C'est une ville où il y a tout ce qu'il faut mais c'est une ville qui n'est pas faite pour les pauvres ! (C5)

Des stratégies d'évitement des heures de pointe sont très souvent évoquées par les usagers du métro.

Le métro aux heures de pointe c'est affreux ! (M35)

La marche, dans les espaces du métro, est perçue comme une « marche sans regard », pour les autres, sans attention à l'autre. De surcroît est déplorée la longueur de certains couloirs de métro, l'impossibilité de s'asseoir, en raison de l'insuffisance de sièges ou de bancs sur les quais.

Les gens marchent à Paris, sans regarder, et en particulier, dans le métro ! Les gens dans le métro, ne portent aucune attention aux autres ! Des amis étrangers ont remarqué ça ! Sans parler des sacs à dos ! Quand je marche, c'est d'un métro à un autre ! (C58)

Ma fille travaille à Crimée, je suis allée la voir en métro... Mais à Jaurès, il y a des couloirs très longs et il n'y a pas de sièges ! On pourrait mettre des bancs fixes comme dans les avenues... (C13)

Dans certaines stations comme République on a l'impression d'un troupeau de buffles dans le métro... (M41)

Le RER

Le RER est peu utilisé par les Parisiens et Parisiennes interrogés. Ce mode peu apprécié, n'est utilisé qu'en cas parfois de déplacements en banlieue, chez des amis ou des membres de la famille, ou pour des randonnées en banlieue. Il semble globalement évité et ne fait jamais l'objet de commentaires positifs en dehors de sa rapidité.

Le RER est perçu comme un univers relativement insécurisant pour les Parisiens et Parisiennes interrogées et implicitement au moins, comme un mode réservé aux trajets professionnels des actifs résidant en banlieue. Son usage est évité par les femmes en soirée, en raison de l'insécurité éprouvée.

J'évite au maximum le RER : c'est un moyen que je n'apprécie plus, parce que je ne me déplace pas ou rarement en banlieue. Et si j'avais à le faire, je prendrais la voiture. Il y a certainement une arrière-pensée de sécurité dans ce choix bien que n'ayant jamais été confronté à ces problèmes là... (M18)

Je crois que je n'ai pris qu'une fois le RER, pour aller chez des amis, à Brie sur Marne ! (C35)

Le RER, c'est sale, c'est bruyant, on peut voir une sensation d'insécurité. Je ne l'ai pas pris depuis trois ans. Peut-être que ça s'est amélioré ! (C36)

Je prends beaucoup la ligne C du RER, c'est plus rapide mais j'hésite à le prendre la nuit. Il arrive souvent des bricoles après 22h 30 et je me suis faite chahuter une fois... J'avais un bonnet en fausse fourrure et des jeunes filles m'ont pris mon bonnet, ont joué au ballon avec... Je n'en menais pas large ! (C38)

Le RER, j'ai une certaine appréhension : je ne le prends pas pour rentrer tard le soir. Je suis un peu peureuse ! (C72)

Est déplorée la diffusion d'annonces sonores jugées inaudibles dans le RER. Les incidents souvent mentionnés dans le RER, exacerbent le besoin d'information.

Il y a eut un incident sur le RER, à Châtelet les Halles, les messages sonores sont inaudibles ! Cela fait des années que je constate ça ! De 1991 à 2006, j'i entendu des annonces inaudibles : cela stresse encore plus les gens ! Il y a un problème de diffusion de l'information en temps réel dans le RER ! (C52)

Le renoncement au RER est explicitement mentionné notamment par les personnes utilisatrices de canne, à mobilité réduite. Cet abandon est du en partie au moins à la crainte de la foule.

Les modes rejetés par les personnes âgées sont le RER et le métro ! Il y a en plus, ce sentiment de solitude malgré la foule ! (M13)

Le RER, je ne peux pas le prendre ! Ce sont des kilomètres dans les sous-sols et la dernière fois, je ne retrouvais plus la sortie... Je l'ai exclu il y a dix ans ! (C61)

Il n'y a pas de mode de transport collectif auquel je renonce, sauf le RER A : il y a top de monde ! (M37)

Le tramway

Le tramway est rarement mentionné étant cantonné à une partie des boulevards extérieurs, il n'est pas souvent utilisé et n'est que peu prégnant par rapport aux autres modes.

Les femmes qui y font référence, en parlent très positivement : en sont appréciées sa fréquence élevée, sa rapidité, son silence, son accessibilité, et sa douceur. Comme le bus, il permet de surcroît de regarder la ville... L'achèvement du tramway est attendu avec impatience par les résidents du 20^{ème}, 19^{ème} et 18^{ème} ...

Le tramway, je le prends rarement, c'est plus long que le métro mais c'est très agréable ! Il est spacieux, il en passe souvent et y monter et en descendre est très facile, mais à Puteaux il y a plein d'escaliers ! Je l'ai pris pour aller pont de Garigliano. Il faut déjà que je marche jusqu'au tramway, j'en ai pour 10 minutes à un quart d'heure ! (C14)

Très souvent je prends le tramway. J'apprécie le tramway: il est fréquent, rapide et c'est à raz du sol ! J'aime bien ! (C4)

Il y a le tramway que je prends pour aller porte d'Ivry : c'est plus doux que dans certains autobus ! (C47)

Il y a un truc formidable c'est le tram sur le boulevard des maréchaux : ça c'est le rêve ! Il est très agréable, c'est silencieux, c'est au niveau du quai comme le métro ! (C3)

J'aime beaucoup le tram : on s'y sent en sécurité ! (M37)

Le tramway apparaît particulièrement adapté aux personnes âgées, plus encore que le bus, puisque plus accessible et plus doux.

Pour les vieux, je suis pour le tram ! C'est parfait, on n'est pas secoué ! Les conducteurs de bus doivent faire avec la circulation, ce n'est pas facile avec les piétons en plus et certains vieux qui sont imprudents... (C43)

Le train

Le train est souvent évoqué spontanément : ce mode est apprécié pour les déplacements en province. Le confort et la rapidité du TGV sont soulignés par ceux qui l'utilisent pour se rendre dans leur résidence secondaire comme par ceux qui l'ont utilisé plus occasionnellement. Les plus favorisés voyagent en première. Le fait d'arriver au cœur des villes avec le train est également apprécié, comparativement aux aéroports situés à l'extérieur des villes. Le voyage en train est un temps agréable, confortable : il est une sorte de **parenthèse de l'entre deux villes, de temps pour soi.**

J'adore le train ! Je monte dans le train et je n'y suis plus pour personne ! Je peux lire, dormir, sans m'occuper de rien ! C'est un vrai luxe ! Le train va de centre ville en centre ville. Dès que je le peux, je prends le train. Le TGV c'est une invention géniale ! Je le prends pour aller dans le Midi, en Bretagne, à Frankfort... L'avion on perd deux heures pour aller à l'aéroport !... (C54)

Le train pour moi, c'est magnifique ! Le TGV Paris Avignon c'est la vitesse ! J'ai un train à 16h30 et je suis à Paris à 19h, pour dîner ! Je trouve cela confortable le TGV. (C55)

J'aime beaucoup le train ! Cela a changé avec le TGV : on ne peut plus regarder le paysage. Il y a la carte senior, je ne voyage qu'en première ! J'aime bien : c'est un moment autre, c'est isolé dans le temps et dans l'espace. J'aime être seule dans le train, me concentrer sur cet isolement. (C58)

Le train, je prends le TGV pour la Roche sur Yon, c'est direct : en première, c'est très agréable, très confortable ! Je demande une place solo ! (C61)

L'usage du train très apprécié pour son confort au cours du trajet. Il est souvent associé à l'usage complémentaire de la voiture, pour atteindre la résidence secondaire. Mais le train est aussi le mode qui se substitue à l'usage de la voiture quand il y a renoncement à l'usage de celle-ci. Le train est le mode préféré pour des déplacements en province, parce que vécu comme plus confortable, plus sécurisant et moins fatigant que la voiture.

Les mobilités moins quotidiennes telles que nos vacances, il nous arrive d'associer le train et la voiture, pour nous rendre au Cap d'Adge, dans notre résidence secondaire... Occasionnellement il nous arrive de prendre l'avion, pour des voyages hors de France. Entre octobre 2010 et avril 2011, j'ai du faire 120kms en voiture ! C'est dire si je l'utilise peu ! (M18)

Ce qui s'est le plus modifié c'est la voiture : on est passé au train pour les déplacements en France ! On prend le train pour aller dans le Gard voir nos enfants. Moi j'aime bien le train ! Il est rapide, silencieux, on peut y travailler, y lire... (C51)

Mes enfants me proposent de m'emmener en voiture, mais ça me fatigue, je préfère le train ! En voiture, je suis coincée, serrée, j'ai mal aux genoux. Je préfère vraiment le train ! Je prends un taxi pour aller prendre le train, et ensuite pour aller jusqu'à ma maison en Vendée. (C61)

Ceux qui n'ont pas de voiture, se font véhiculer par des relations ou utilisent des taxis pour les derniers kilomètres à parcourir, après le train.

J'ai hérité d'une maison de campagne : j'y passe l'été avec mes enfants et petits enfants. C'est face aux Pyrénées ! (...) Pour l'Ariège, je prends le train de nuit, gare d'Austerlitz. On part vers 22h, il y a un train direct qui arrive à 5h30 à Toulouse et ensuite je prends le train qui va à Foix. C'est mon voisin qui me véhicule pur aller en gare. Là-bas, j'ai des gardiens et ils viennent me chercher pour faire les 7km. Mais ce sont des personnes âgées et il va falloir que je trouve une autre solution... J'ai trouvé une jeune femme en Ariège qui me conduite à la gare et quand je reviens à Paris, je prends le 91... Je prends des valises légères, ma belle-fille me rapporte mes bagages lourds. (C12)

Les coûts des voyages en train sont souvent jugés élevés, mais certains profitent d'offres à moindre coût dont iDTGV. Plus les réservations se font à l'avance, moins le coût des voyages en train sont élevés, cependant ces prix variables complexifient les réservations, aux yeux des personnes interrogées. Un voyage en train fournit un sentiment de liberté que certaines personnes seules, sans voiture, apprécient particulièrement. Cependant certains n'ont pas les moyens de voyager en train, ce sont des personnes qui ont de petites retraites qui en général, ne partent pas en vacances.

J'aime beaucoup les TGV ! Je suis un peu agacée par les tarifs, mais il existe des offres pour aller en Suisse à 25 euros. Il m'arrive de profiter d'aubaines comme cela : cet été je suis allée à Béziers pour 22 euros ! Je redécouvre ainsi une sorte d'adolescence, j'éprouve le besoin de partir pour sentir ma liberté ! Plus personne ne dépend de moi : je suis arrivée dans une nouvelle vie de liberté ! (C18)

J'ai pris le TGV, il n'y a rien à dire ! C'est très bien. C'est ma nièce qui m'a envoyé le billet, sinon je n'aurais pas eu les moyens de le prendre !... C'était la deuxième fois que je le prenais... (C73)

Je n'ai pas de moyens ! Je ne prends jamais le train : j'ai 714euros de loyer, j'ai le téléphone, le gaz, l'électricité à payer, mais ça va bien, j'ai bon moral, je prends les choses comme elles sont ! (C68)

Est appréciée l'offre de services d'accompagnement, attribuées à la SNCF, pour le port des bagages, l'accompagnement en gare, l'aide pour accéder au train, lors du départ, et en descendre, à l'arrivée. Le prix de ce service cependant, est jugé relativement élevé et rares sont les personnes qui ont eu recours à ce service.

Il y a l'accompagnement avec la SNCF : ils viennent vous chercher, vous conduisent à la gare, prennent vos bagages. Ils vous mettent dans le train avant tout le monde. C'est cher : 51 euros quand ce n'est pas un jour férié, 62 ou 65 euros quand c'est un jour férié ou un dimanche ! Quand on peu se le payer c'est formidable ! (C40)

Pour les déplacements entre Paris et la province, le train apparaît pour certains qui sont des passagers, et non conducteurs, comme un mode de remplacement de la voiture, plus sécurisant et moins fatigant.

Il y a des copains qui plaident pour la voiture ! Moi je préfère le train : je dors, je lis, je vais au bar... La voiture c'est obligatoire à la campagne ! A Châtillon sous Charonne, j'y allais en train... Je suis allé en Bretagne quatre fois en voiture en vingt ans. J'étais conduit. Mais moi, j'ai un peu la trouille en voiture, alors que dans le TGV je suis rassuré ! (C69)

Une seule femme affirme ne pas aimer le train, préférant le sentiment de liberté et la possibilité de s'arrêter que fournit la voiture. Il est à noter que cette femme, bien qu'appréciant l'usage de la voiture, n'aime pas emprunter les autoroutes qu'elle compare explicitement à des rails !

Le train ? Moi je n'aime pas être enfermée, je suis claustrophobe ! Je ne peux pas décider d'arrêter le train, alors qu'en voiture, j'ai envie d'un café, je m'arrête ! Mais je déteste cette sensation de glissière sur l'autoroute... C'est de la non vie la conduite sur autoroute ! L'autoroute pour mon mari, c'est du temps gagné, pour moi, c'est du temps perdu ! (C59)

Les gares parisiennes et françaises sont jugées peu équipées en escalators et ascenseurs. Elles sont perçues comme mieux conçues pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, dans des pays tels la Suisse ou l'Allemagne.

Les gares, c'est désagréable : il y a des marches, les quais sont interminables, c'est la foule ! Gare du Nord et gare de Lyon me sont particulièrement désagréables. Il n'y a pas tellement de facilités avec les gares... (C9)

Dans les gares françaises, on a de grosses valises et il n'y a pas assez d'escaliers roulants et d'ascenseurs. Les Suisses sont plus en avance dans ce domaine, même dans les petites gares ! (C58)

La présence d'agents de la SNCF, d'accompagnateurs ou d'aidants professionnels dans les gares est jugée insuffisante par rapport aux besoins des personnes âgées. Cependant, le service d'accompagnement de la SNCF pour les personnes à mobilité réduite est mentionné.

Il n'y a pas assez d'accompagnateurs ! Si vous avez fait une demande à la SNCF, ils viennent vous chercher, mais si vous n'avez pas fait de demande, vous vous débrouillez ! (C44)

Dans les gares je me paume, il n'y a jamais personne pour renseigner ! (C16)

La gare de Lyon, depuis qu'elle a été refaite, fait l'objet de commentaires positifs, en revanche, la gare du Nord est souvent décrite négativement : son parvis de nuit est redouté, en raison de la dimension insécurisante des populations qui le peuplent.

La gare de Lyon a été refaite, mais la gare du Nord, de nuit, je refuse ! Il y a un tas de pauvres mecs, on reçoit des injures, des demandes... Je suis encore capable de courir ! Le parvis de la gare du Nord, il est désagréable ! (C70)

4e/ Le déni du renoncement à un mode de T.C

La dichotomie bus/métro contribue à effacer tout sentiment de renoncement à un mode de TC, puisque la plupart des personnes interrogées affiche une préférence vis-à-vis de l'un ou de l'autre mode. Il s'agit donc, pour les personnes en situation de vieillissement, d'une **question de choix et non de renoncement**.

Ce déni du renoncement à un mode de T.C de la part de la quasi totalité des personnes interrogées, semble recouvrir celui de son propre vieillissement, dès lors qu'un mode de transport collectif au moins, est encore utilisé, ce qui était le cas de toutes les personnes constituant cet échantillon.

Je n'ai renoncé encore à aucun mode de transport ! (M4)

Il n'y a pas de ma part, de renoncement à certains modes. Mais dans les bus, il y a une marche assez haute à l'arrière ! C'est un peu handicapant et en plus, ils sont bruyants ! (M3)

Je n'ai renoncé à aucun transport collectif ! Je suis en pleine forme ! (M38)

Je n'ai renoncé à aucun mode de transport sauf la voiture ! Pourtant, avec la voiture, on avait une liberté sans égale, je pouvais partir n'importe où. Mais maintenant c'est trop cher ! (M36)

Les personnes âgées justifient parfois de ne plus utiliser un mode, parce qu'elles n'en ont plus besoin ou moins besoin : il en va ainsi quasi systématiquement pour le RER en particulier. Le renoncement à un mode tel le train, peut être du aussi à l'accompagnement de son conjoint handicapé.

Si je ne prends plus le RER, c'est parce que mes déplacements ne m'y obligent plus ! (M8)

Aujourd'hui, nous n'utilisons plus le train au regard de ma femme qui est handicapée. Il n'y a aucun mode de transport auquel j'ai complètement renoncé, si ce n'est au regard de ma femme, quand je voyage avec elle... (M10)

Moto ou vélo ont été abandonnés, en revanche, se révèle un déni du renoncement à un mode de transport collectif.

Je n'utilise plus la moto, mais je ne m'interdis aucun moyen de transport ! (M19)

Je ne renonce à rien, si ce n'est le vélo ! Je trouvais que la moto était moins dangereuse que le vélo, grâce aux quatre rétroviseurs... (M7)

Le renoncement à un mode tel le métro, bien que parfois reconnu, est souvent occulté par la notion de préférence pour le bus. Certaines femmes cependant, allient leur moindre utilisation du métro ou leur abandon de ce mode, à leur avancée en âge, et en particulier à leurs transformations physiques. Elles évoquent leur grossissement, la gêne éprouvée en

raison de la proximité des autres usagers, leur refus des contacts physiques, leurs douleurs de genoux. Le vieillissement accentue le besoin de confort, voire autorise à s'épargner, tant physiquement que psychologiquement, en optant pour des modes moins fatigants que le métro, tel le bus et le taxi.

Le métro, ça dépend vraiment de l'heure ! C'est une chose pratique, on peut se déplacer rapidement. Quand j'étais jeune ça ne me gênait pas ! Mais je suis devenue plus « da dame », je n'aime pas qu'on me touche ! C'est venu avec l'âge... J'étais plus mince quand j'étais jeune ! Je prends plus de place, je me sens plus à l'étroit ! Cela remonte à loin : depuis que j'habite ici, j'ai plusieurs bus, alors j'ai perdu l'habitude du métro. (C58)

Les escaliers peuvent être handicapants, c'est pour cela que je commence à délaisser le métro pour les bus ! A cause des escaliers : j'ai une douleur dans mes genoux ! Dans les transports collectifs, le souci c'est de ne pas trouver de place assise... Le physique est certainement la cause première du renoncement aux transports, mais dans mon entourage, je n'ai pas encore entendu quelqu'un me dire : j'ai renoncé ! (M8)

Le sentiment d'insécurité dans les transports collectifs ou les espaces publics est relativement peu évoqué globalement. Il est ressenti parfois en soirée, par quelques femmes seulement, dans les espaces du métro ou en extérieur. Cette dangerosité attribuée à la ville la nuit est peu ressentie et le plus souvent, est affrontée vaillamment.

La ville de Paris peut être dangereuse, sortit le soir, il y a du danger dans l'air, mais moi, je ne suis pas peureuse... (C1)

Personnellement, je ne me suis jamais sentie en insécurité dans le métro, mais je comprends que pour des gens faibles physiquement ou des femmes, qu'elles puissent éprouver ce sentiment... (C66)

4f/ Les modes de TC attribués aux personnes âgées

Le bus est considéré quasi systématiquement comme le mode préféré des personnes âgées parce que plus accessible et moins fatigant que le métro.

Les personnes âgées préfèrent le bus au métro ! Et peut-être pour la sécurité. Mais ce n'est pas l'âge qui fait que, c'est la forme physique de la personne ! (M19)

Je pense que le bus reste le moyen le plus accessible physiquement et économiquement. Le métro avec ses couloirs et son manque d'escalators reste très difficile d'accès ! (M32)

Les observations des personnes interrogées confirment cette adaptation du bus aux personnes âgées. Il est souvent remarqué en effet, que la majorité des usagers du bus au cours de journée, et en particulier l'après-midi, sont des personnes âgées. On peut faire l'hypothèse que cette association entre bus et personnes âgées, ou image de transport de seniors, réduit pour certains l'attractivité du bus.

L'autobus, il n'y a qu'à voir entre 10h et 17h, c'est le rendez-vous des seniors et ils ne sont pas aimables ! C'est plus facile d'accès que le métro ! Je me dis que quand je ne pourrai plus monter les marches d'escaliers, je le prendrai... Les seniors sont moins pressés que les actifs ! (C51)

A 16h dans le bus, il n'y a que des retraités ! Après il y a des enfants... Mais à 16h, on dirait que tous les vieux se donnent rendez-vous dans le bus ! (C10)

Ma mère prenait toujours l'autobus, je crois qu'elle n'a jamais pris le métro ! (C70)

Le tramway, le train et le taxi sont également mentionnés, en tant que modes adaptés aux personnes âgées : le tramway est jugé particulièrement accessible, en raison d'absence de marche et de dénivelé par rapport à la chaussée; le confort du train pendant le trajet est jugé appréciable; et enfin est évoqué le confort des trajets en taxis, qui permettent le « porte à porte ».

Les personnes âgées optent pour le bus ou le taxi, ou alors pour de plus longs parcours, pour le TGV. L'accessibilité est très importante pour les vieux, ainsi que l'insécurité liée aux sous-sols des métros et RER... (M34)

Je suis cent pour cent pour le tramway : il n'y a pas de problème d'attente, ça passe dans les grandes rues, les grands boulevards, ce n'est pas dangereux. Mes petits fils à partir de 8 ans, à Amsterdam, ils prennent le tram... (C20)

5/ Les autres mobilités

5a/ Les mobilités douces

La pratique de la marche

Pour les deux tiers des personnes interrogées les temps de marche sont estimés à au moins une demie heure par jour. Cette estimation du temps de marche moyen quotidien est souvent qualifiée de variable, selon les jours, les activités réalisées.

J'ai du temps dans la journée ! Cela m'arrive de ne pas sortir certains jours ! Mais j'ai au moins deux ou trois réunions de conseil de quartier et j'appartiens à une association de solidarité pour le logement.... Le siège est dans le 20^{ème} alors j'y vais à pied ! Autrement j'ai les courses ou les sorties avec des amis... (C72)

La marche tient une place importante dans les mobilités des seniors de 65 à 74 ans. La marche a été parfois pour les plus de 75 ans, le mode majeur, qui a été pratiqué tout au long de la vie de certaines femmes non motorisées : qui n'ont pas passé le permis de conduire, ou bien qui l'ont obtenu, mais qui n'ont jamais aimé conduire. Paris est perçu comme une ville de marche.

J'ai toujours beaucoup marché ! J'aimais ça me balader dans Paris ! Mon père me disait : « Tu es comme moi, tu aimes le sirop de la rue ! »... (C3)

La marche présente comme avantage d'être libre, sans contraintes, elle permet de visiter, c'est pratique pour des déplacements courts. Dans Paris c'est le « meilleur moyen de transport » ! (M12)

C'est fou ce que l'on marche à Paris ! Nous marchons plus à Paris qu'en province ! (M14)

Parmi les plus grands marcheurs, des hommes qui ont cette pratique quotidiennement, au moins une heure et qui soulignent qu'ils ont toujours aimé marcher, ainsi que les bénéficiaires en termes de santé retirés de cette pratique.

Je suis un grand marcheur, j'aime marcher ! Je trouve que c'est bon pour moi-même. Cela me permet de découvrir et de redécouvrir Paris. Avec mon handicap, je marche et je m'arrête quand je suis fatigué !... J'ai besoin au quotidien de marcher ! (M33)

Les escaliers des habitats, pour les personnes qui sont en étage élevé, sans ascenseur, sont l'occasion de revendiquer une pratique quasi sportive quotidienne, par cette obligation de monter et descendre, à l'occasion de chacune des sorties du domicile. Ces allers et venues, montées et descentes d'escalier, ne suscitent aucune plainte quand il s'agit du domicile ! Elles constituent même, une occasion d'entretien de soi, physiquement, aux yeux des personnes concernées...

Je monte un escalier vingt fois par jour, ce qui est très bon pour une rééducation de la jambe, m'a dit un toubib ! (M7)

Je suis au quatrième étage sans ascenseur ! Je descends en moyenne deux fois par jour pour aller chercher mon pain et mon journal. Je vis au conseil de quartier, je fais du yoga le mardi à Palais Royal, je prends le métro. Je fais une permanence au relais social, le mercredi soir, de 18h à 21h : ce n'est pas loin. (C71)

La pratique de la marche s'est souvent intensifiée lors du passage à la retraite et avec l'abandon de l'usage de la voiture. Paris est perçu comme suscitant la pratique de la marche. De surcroît, des personnes ayant été confrontées à des problèmes cardiaques ou cardiovasculaires, marchent plus, sur recommandation médicale...

Je marche comme cela depuis que je suis retraitée ! J'y ai pris goût et maintenant cela m'est nécessaire. Mais je ne marche pas pour marcher dans Paris, j'ai un but, sauf dans le parc des Buttes Chaumont... (C50)

J'ai eu un problème cardiaque il y a deux ans. Je marche mais je ne fais plus de course ! A part le sport : le tennis et la course, cela n'a rien changé en termes de mobilités ! Je fis moins de sport mais je marche plus ! (C70)

Nombreux sont ceux qui s'efforcent d'avoir cette pratique quotidiennement, par souci d'entretien de soi, que ce soit sur recommandation d'un médecin ou non. Ce qui est dénommé « vie de quartier » recouvre des déplacements à pied, dans un périmètre relativement restreint, pour les courses, les achats du quotidien.

Je n'ai jamais fait de sport de ma vie, je marche pour vieillir mieux, au moins trois quarts d'heure par jour ! (C2)

Maintenant je me force à marcher, mais je marche sans plaisir. Mes courses dans le quartier, je les fais à pied. (M7)

Au quotidien c'est à pied quand je peux. Pendant de longues années avec ma femme, nous marchions beaucoup ! Maintenant je fatigue un peu... (M21)

Je pratique la marche à pied, pour mes courses et pour un entretien physique. Je faisais un peu de piscine mais ça m'ennuie... (M16)

Certains font de longues marches dans Paris. Ces grandes marcheuses ou grands marcheurs dans la ville, pratiquent aussi hors de la ville, une forme de marche sportive telle la marche nordique, ou bien ont pratiqué la randonnée, ou encore la chasse, et ont conservé l'amour de cette pratique dans la nature et en ville. Certains s'efforcent de renouer avec cette pratique abandonnée, suite à un deuil du conjoint, une chute, une opération...

Je marche dans mon quartier, le long du canal St Martin, je vais à République à pied, au bassin de la Villette, aux Buttes Chaumont, à Château d'Eau, vers Montmartre aussi... Du côté de Denfert-Rochereau, je vais à Vavin, ou à Alésia à pied, de Raspail jusqu'à St Germain des Près... Je vais aussi au bois de Vincennes pour faire de la marche nordique une fois par semaine. (C54)

J'ai beaucoup marché ! Je fais encore 4kms par jour dans Paris ! Je suis chasseur donc j'ai beaucoup marché ! (M17)

Je marchais beaucoup à Fontainebleau et pendant les vacances, en montagne avec les enfants et ma femme. La marche faisait partie du quotidien et a diminué au fil du temps... Depuis que je suis veuf et après mon opération, je m'efforce de marcher... (M15)

J'ai toujours beaucoup marché ! Je me suis cassé le col du fémur en 2008, alors maintenant je fatigue, j'ai mal au dos alors j'aime m'arrêter... (C3)

C'est un grand manque la marche actuellement ! J'ai randonné dans le désert, sur le chemin de Saint Jacques de Compostelle, mes amis randonneurs me sont fidèles. La marche dans Paris j'aime bien aussi ! J'ai repris, je vais élargir progressivement... (C76)

Est soulignée parfois la liberté absolue que procure cette pratique. Le marcheur qui n'a en effet, pas la contrainte de se garer, va où il veut, par le chemin qu'il choisit, effectue réellement du porte à porte. Des personnes d'origine étrangère, ne souhaitant pas être soumis à un contrôle policier, optent pour la marche exclusivement, par souci de tranquillité et de sécurité, pour éviter d'être confrontée à des contrôles policiers. De surcroît, la marche est parfois considérée comme mettant la pensée en mouvement, comme étant stimulante intellectuellement.

La marche est plus pratique que la voiture avec laquelle il n'est pas possible de se garer à Paris ! Avec la marche, vous allez où voulez et vous partez de n'importe où ! (M19)

A Paris, il y a tous les moyens de transport, mais je préfère marcher ! Faire 5 ou 6 km, c'est normal pour moi... Je préfère marcher seul que d'être en voiture : on risque de se faire arrêter. Il vaut mieux être seul que mal accompagné ! (C73)

Je préfère marcher plutôt que de prendre le métro. Marcher ça met en mouvement mes pensées !... Je fais partie du RIF : Randonnée en Ile de France, avec des gens de milieux très différents. Je découvre l'Ile de France, la nature. Nous sommes nombreux, parfois des groupes d'une cinquantaine de personnes ! Il faut s'inscrire à l'avance ! (C52)

Certaines femmes n'aiment pas « marcher pour marcher », ou encore refusent la notion de déambulation, le « petit tour pour prendre l'air » qui les renvoie aux contraintes de leur enfance. Ce besoin de but, de destination précise et de motif réel, est exprimé à plusieurs reprises et semble s'inscrire dans une forme de rapport à la ville, de rythme de marche induit par la ville, de besoin de « donner du sens à ses pas ». Ce besoin est particulièrement ressenti par des femmes vivant seules. Les rues de Paris sont parfois perçues comme difficilement « marchables » parce que trop encombrées par la foule des passants et certaines artères sont de ce fait, évitées. Il en va ainsi pour la rue de Rivoli, certains jours...

Dans Paris, marcher ce n'est pas spécialement agréable. Si, ça l'est sur les quais sur berges, le dimanche... J'allais à Bagatelle et puis j'ai beaucoup marché à la

campagne, à la montagne. A Paris j'aime bien marcher avec un but ! Cela peut être d'aller prendre le soleil ! J'ai horreur de déambuler ! Ce côté un peu mou de la déambulation... Je vais souvent à pied à St Germain des Près et dans ce quartier. Je n'aime pas marcher rue de Rivoli, je prends les petites rues derrière. Dans la foule on ne peut pas marcher à son allure, il faut pouvoir suivre son élan ! (C55)

J'étais fille unique, on s'ennuie quand on est fille unique. Ma mère me disait : « Viens, on va faire un petit tour, prendre l'air ! ». Cela m'a marqué ce « prendre l'air » ! A Paris, je vais d'un point à un autre. Mon compagnon me dit « On va se promener ? » Aussitôt je sens que je suis morose. Marcher pour moi, il faut que ce soit utilitaire ! (C13)

Je n'ai plus de désir pour aller quelque part et je déteste marcher pour rien, pour me balader : je ne supporte pas ! C'est peut-être parce que je suis seule, ma mobilité se réduit... (C16)

Je ne marche pas pour marcher ! Je marche quand je reviens d'un endroit précis. A la campagne, je marche plus et je marche pour marcher. En ville c'est plus utilitaire ! (...) Ce n'est pas toujours facile de marcher dans Paris, il y a du monde, du bruit ! Cela ne me tente pas d'aller au jardin du Luxembourg ! C'est le fait d'être seule ; Il me faut une source d'intérêt, un but ! (C46)

Quelques-uns n'aiment pas marcher, n'éprouvant aucun plaisir à cette pratique même s'ils ne pâtissent d'aucun handicap majeur pour se déplacer à pied. Ces non marcheurs se définissent quasi systématiquement comme des non sportifs. Il est intéressant de constater que ces non marcheurs estiment parfois avoir trop marché au cours de leur jeunesse, avoir été rebutés par cette pratique qui leur a été imposée. Ce non plaisir à marcher dans la ville est renforcé aussi par le fait qu'il leur faut faire attention, pour éviter les chutes, une attention à leurs pas qui les empêche de jouir de l'environnement.

Je n'ai jamais été une grande marcheuse ! Je ne suis pas sportive. J'ai beaucoup marché quand j'étais jeune, sans y penser... Cela n'a jamais été un plaisir ! C'était avec un but de promenade, de découverte. La marche pour elle-même, ça ne m'a jamais intéressée ! (C48)

Je ne suis pas une marcheuse ! Je suis cardiaque mais je déteste la marche sport. Avec les trottoirs parisiens il faut regarder ses pieds ! Je suis tombée plusieurs fois. Avec l'âge on lève moins les pieds ! Moi, j'aime regarder les choses autour de moi. Il y a des gens qui marchent pour marcher. Cela ne me va pas du tout ! Le marcheur ne regarde rien ! (C56)

Je suis quelqu'un qui ne marche pas ! Cela ne me dit plus rien : je ne souffre pas mais ça ne me convient pas du tout ! J'ai eu une jeunesse où il a fallu trop marcher ! (C1)

Marcher dans Paris, je ne ressens pas cela comme un plaisir, la marche dans la ville ! Au bout d'un quart d'heure, je suis fatigué, alors que dans le Lubéron, je suis en forme ! J'ai besoin d'oxygène ! (C60)

Les deux roues sont considérés comme gênants et dangereux sur les trottoirs. Il semble se répandre une forte crainte chez les personnes interrogées, de tout ce qui roule sur les

trottoirs : motos, vélos, rollers, trottinettes, skate board... Les deux roues, motos et scooters sont vécus comme dangereux par rapport à la traversée des rues par les piétons âgés et gênants quand ils stationnent sur les trottoirs. Les vélos sont également redoutés parce qu'à la fois peu visibles et non audibles. Enfin sont évoqués également, sur certains espaces piétonniers de grands axes desservant les jardins et parcs : les planches à roulettes, rollers et poussettes en tant que sources de danger pour les piétons ...

Je suis très sensible à la vie du piéton et elle est devenue dangereuse à cause des deux roues notamment. Les trottoirs ne sont plus l'espace des piétons, ils y sont tolérés ! Il faut faire attention continuellement... Le comportement des cyclistes et des motards est anti-social ! Personne ne s'en occupe ou ne veut s'en occuper... (M21)

Les rollers, les trottinettes, les roulettes, quand ce n'est pas les vélos, c'est terrifiant sur les trottoirs ! Les motos c'est hyper dangereux, même les scooters ! Il y a des objets bougeant qui sont dangereux pour la traversée des rues parce qu'on ne les voit pas ! (C51)

La difficulté des traversées de rue est un problème ! On est obligé d'être très prudents. Les vélos ont besoin qu'on leur explique bien leurs règles. « Les vélos, ça nous fait peur » : j'entends cela souvent ! (C15)

Les vélos qui circulent sur les trottoirs, les motos qui y sont garées, c'est gênant. Les vélos qui circulent à contresens c'est gênant aussi ! Il n'y a plus d'avertisseurs sur les vélos ? Ce qui est bien ce sont les trottoirs qui sont abaissés pour éviter l'effet marche ! (C11)

Pour les piétons, il y a souvent les vélos, les planches à roulettes, les rollers avenue René Coty, y compris les poussettes d'enfants ! Souvent ce sont sur les axes qui vont dans les jardins que l'on trouve tout cela et c'est la difficulté pour les piétons ! (C70)

Certains aménagements de la chaussée et arrêts des bus sont perçus comme dangereux pour les piétons par rapport à la traversée de la voie de circulation. Ainsi certains arrêts sur le trajet du bus 91 sont-ils redoutés : tels ceux Port Royal et Campagne Première pour leur complexité, la dangerosité de la traversée de la chaussée. Un carrefour comme Jaurès est également perçu comme dangereux à traverser.

Quelque chose d'horrible, c'est l'arrêt du 91 à Port Royal ! C'est un « tue grand-mère ! ». Le bonhomme est vert mais les voitures déboulent de l'avenue de l'Observatoire ! Il y a eu cinq morts boulevard St Marcel !... Campagne Première, l'arrêt est très dangereux aussi ! (C1)

L'abandon du port de chaussure à talons et ne plus pouvoir courir pour attraper le bus, sont pour des femmes, deux indices majeurs de leur propre vieillissement.

Marcher, ça me fait du bien, ça me fait respirer ! J'ai toujours porté des talons parce que je ne suis pas grande. Maintenant je porte des godasses plates, je sais qu'il ne faut pas tomber ! Je me disais quand tu ne mettras plus de talons et quand tu ne courras plus dans la rue, il y aura quelque chose changé en toi ! Ce ne sera plus tout à fait toi ! (C23)

J'ai su que j'étais vieille le jour où j'ai vu que je ne pouvais plus courir pour attraper le bus ! (C27)

La perte d'équilibre, problème souvent évoqué, constitue un handicap majeur par rapport à la marche. La crainte de tomber exacerbe le rejet de la foule, suscite des stratégies d'évitement de celle-ci. L'usage d'une canne est souvent du à cette peur de perte d'équilibre qui suscite un ralentissement du rythme des pas.

Je marche avec ma canne, sauf quand j'ai un caddy ! J'ai un problème d'équilibre, je tombe. C'est psychologique ! Cela me sécurise la canne, je la prends depuis que j'ai fait une chute. Je tombe en avant, sur la figure ! (C61)

Cela fait deux ans que j'utilise une canne. C'est une sécurité. Je perds un peu l'équilibre. Avec la canne je me sens plus sécurisée, cela me fait une troisième jambe ! (C65)

La lenteur est maintes fois évoquée par rapport à la pratique de la marche voire plus généralement. Cette lenteur subie est vécue et interprétée comme un signe de vieillissement. Elle est prise en considération et nécessite des temps plus longs de trajets.

Avant je prenais beaucoup le métro, c'est pratique, ça va vite, on sait le temps que l'on va mettre ! Je l'ai pris hier soir, pour aller au théâtre ! Avant, tout était à une demi heure, maintenant tout est à une heure ! Je marche plus lentement ! (C62)

En vieillissant, on ralentit dans la tête et dans la marche ! Tout ce que je fais, je le fais plus lentement : on a les souci de prévenir ! Je me sens moins sûre de moi... Je ne fais plus qu'une chose à la fois alors qu'avant j'en faisais cinquante à la fois ! (C71)

Ceux qui marchent peu : moins d'un quart d'heure, ou bien non quotidiennement, se qualifient parfois de paresseux, par rapport à ce refus de sortir de chez eux. Cette mauvaise conscience manifeste par rapport à des désirs d'immobilité, révèle la prégnance de l'association entre marche et hygiène de vie, voire santé. D'autres personnes tentent de marcher, malgré des problèmes de santé et des difficultés éprouvées en termes de mobilité. L'arthrose est souvent évoquée parmi ces difficultés de marche.

J'ai l'impression dans ma vie d'avoir plus marché que pris les TC ! Maintenant je marche tout doucement, je fatigue assez vite. J'utilise une canne depuis 2008 ! Il faut que je l'aie, ça me rassure ! Quand j'ai des vertiges, heureusement que je l'aie ! Et puis je fais de l'arthrose cervicale depuis une vingtaine d'années. Le médecin m'a dit : « vous en avez partout ! ». J'ai toujours eu des problèmes de colonne vertébrale. Au bureau je prenais le fauteuil à roulettes comme déambulateur ! (C6)

Je marche moins depuis mes 70 ans : on a un peu plus d'arthrose ! Je marche encore une heure par semaine, c'est de la promenade avec des amis, à Ville d'Avray. Une heure, une heure trente ça va, mais après c'est plus difficile ! La position debout me fatigue... (C71)

J'ai beaucoup marché, maintenant je marche moins, à cause de problèmes dans les jambes... Je marchais par plaisir : on ne visite jamais aussi bien Paris qu'à pied ! Aujourd'hui, je m'évertue à faire une petite promenade pour m'entretenir... (M35)

La marche, cela se résume aux courses de proximité ! Maintenant à la retraite, je marche un peu plus, je m'efforce de marcher... (M36)

Ceux qui ne marchent presque plus, parce qu'ayant fait une chute, s'étant fait opéré récemment, ayant des problèmes de santé, font souvent appel aux services d'une aide professionnelle, à domicile, ou bien sont aidés par leur conjoint, lorsqu'il s'agit de personnes vivant en couple, ou par leurs enfants quand il s'agit de personnes vivant seules. La ville de Paris et les associations sont perçues comme offrant de nombreux services à domicile et des offres de services à la mobilité tel P.A.M.

Je ne marche pas beaucoup ! Mais je marchais avant, j'adorais marcher ! Cela ne me fatiguait pas. Maintenant je suis fatiguée par la marche ! J'ai encore des mollets mais je ne pèse que 39kg ! Je m'oblige à marcher, mais il y a des moments où je n'ai pas envie d'aller chercher le pain ! (C16)

C'était en novembre, j'allais au gymnase de la rue Amyot et je me suis cassée la jambe à la gymnastique, sans être bousculée par qui que ce soit ! Cela a changé bien des choses de ne plus bouger du tout ! Nous avons trouvé « la perle », par les amis de la gymnastique : on l'a toujours. Mon mari fait beaucoup les courses, je marche moins... (C11)

La marche est évoquée et décrite spontanément comme un mode majeur de mobilité des Parisiens et Parisiennes interrogés et il faut souligner qu'au travers des différents vécus de cette pratique, elle s'avère une forme de :

- **ressource, richesse et liberté inaliénables, pour les plus pauvres**, pour les usagers exclusifs des TC, pour des hommes d'origine étrangère, c'est notamment une pratique de mobilité majeure, voire exclusive, pratiquée en solitaire, dont le temps moyen quotidien est toujours estimé à plus d'une heure ; c'est dans certains cas, un moyen d'éviter tout risque de contrôle policier et tout dépense aussi ; « ***Je vais où je veux gratuitement !*** »
- **agrément et entretien de soi, pour les plus riches** et ceux qui sont en relative bonne santé, pour les femmes, **les seniors de 65 à 74 ans**, les personnes les moins handicapées tant physiquement que socialement, les plus actifs professionnellement ou engagés dans des actions citoyennes, associatives ; « ***J'aime marcher et ça me fait du bien !*** »
- **de devoir** envers soi-même, pour sa propre santé physique et psychologique, pour une **hygiène de vie** que l'on s'impose, malgré le manque d'envie, les douleurs ou craintes ressenties, pour ceux qui pâtissent le plus de handicaps, de solitude, de lenteur subie et ceux qui utilisent des cannes : des personnes de **plus de 75 ans voire plus de 85 ans** dont les mobilités s'inscrivent essentiellement dans leur quartier et n'excèdent pas ½ heure. « ***Je me force à marcher !*** »

Le pratique du vélo

L'usage du vélo remonte souvent pour les plus âgés, aux années de guerre. Ce mode doux qui s'inscrit dans un passé lointain et sombre, ressurgit et se développe aujourd'hui dans Paris. Il peut être séduisant mais n'est pas utilisé par prudence et par rapport à l'âge implicitement...

Pendant les quatre années de guerre, le vélo a été roi ! (C25)

J'aurais été plus jeune, j'aurais fait du vélo dans Paris, du Vélib ! J'allais au lycée en vélo ! (C76)

Bien que rares dans les tranches d'âges étudiées, les adeptes du vélo existent. Il s'agit d'abonnés à Vélib et de possesseurs d'un vélo. Ces cyclistes occasionnels en revanche, ne marchent pas beaucoup. Le vélo est un mode qui s'avère substitutif à l'usage des T.C et qui est vécu parfois, comme moins fatigant que le métro. L'usage du vélo par des Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans, recouvre des déplacements relativement restreints et les trajets sont effectués en priorité, sur des pistes cyclables. Faire du vélo est une pratique agréable au moins dans certains lieux, quand les conditions météorologiques sont clémentes.

Vélib, je le prends depuis que ça existe ! Cela permet d'avoir une autre géographie de Paris ! C'est dangereux et je suis très concentrée quand je fais du vélo. Cela me donne un sentiment de liberté ! L'abonnement est de 35 euros par an. Dans certains quartiers ce n'est pas facile de garer son Vélib ! Il faut connaître... J'ai un abonnement depuis le début. (C53)

Le vélo j'en fais de temps en temps, quand il fait beau. Je ne vais que dans les passages protégés, pour les vélos. Je pense que les automobilistes ont du mal à voir les vélos ! (C54)

De temps en temps je rêve de grands espaces alors je prends mon vélo et je longe le canal... (M31)

La dangerosité du vélo dans la circulation automobile parisienne est systématiquement soulignée par ceux qui n'en font pas. La peur de la circulation automobile constitue pour les plus de 65 ans interrogés, le frein majeur à l'usage de ce mode doux. L'usage du vélo et en particulier de Vélib, est perçu comme destiné aux jeunes. Autolib est associée à Vélib spontanément et vécue comme une alternative à la possession d'une voiture sur Paris.

A Paris, j'ai essayé le vélo, en passant par l'Etoile un jour : j'ai eu peur, il y a trop de circulation ! (...) J'aurais quinze ou vingt ans de moins, je prendrais le vélo ! Mais à mon âge, le vélo est top dangereux ! (M15)

Le Vélib, je pense que c'est un excellent moyen de déplacement pour les jeunes ! (M25)

Quand je suis arrivée à Paris, j'ai pensé faire du Vélib, mais j'ai eu peur ! Je commence à penser à Autolib, si je n'ai plus de voiture à Paris... (C70)

La politique de la ville de Paris en matière de mobilité, est appréciée par la majorité. La nécessité de réduire l'usage de l'automobile dans Paris, de favoriser l'usage des T.C et des modes doux, est bien comprise et bien acceptée dans l'ensemble. Il existe de la part des jeunes seniors, souvent engagés dans des actions solidaires et manifestant une implication citoyenne, une réelle sensibilisation à la pollution de l'air de la capitale. Ils semblent avoir la volonté de participer à cette réduction de la pollution à Paris et de préserver ainsi leur ville. Emerge dans les propos recueillis des contestations virulentes de la voiture particulière, et l'ère du « tout voiture » qui remonte aux années 1970 paraît dépassée. **Lutter contre l'envahissement des voitures dans Paris fait consensus.**

Je me dis que les Parisiens ne sont pas conscients de la grande facilité de transport qu'ils ont dans Paris ! Je ne vois pas beaucoup de villes comparables ! Ils sont privilégiés et ils ne s'en rendent pas compte ! (C66)

Pour moi, il y a un tournant dans notre histoire, ce sont les années 1970, avec le boom des bagnoles, notre soumission aux rois du pétrole La multiplication des voitures a une incidence sur l'abêtissement des gens ! Je déplorais cette soumission et dans ces années là j'ai eu le sentiment que les citoyens devenaient des consommateurs exclusivement. Ils libèrent leur animalité dans bagnole ! Ils ont un sentiment de puissance, comme les motos... A Paris on est trop envahi par les voitures, il y a trop de gens qui prennent leur voiture ! Le métro et le bus sont là ! (C63)

Cette circulation à Paris me semble de plus en plus importante ! Dimanche on a eu des embouteillages à 50 kms avant le péage de Saint Arnoult. C'était un week-end avec rien de spécial ! (C76)

Seuls quelques rares Parisiens contestent la politique de la ville de Paris en matière de mobilités. Il s'agit d'hommes exclusivement, des automobilistes frustrés, par ce qu'ils vivent comme des restrictions relatives à l'usage de la voiture.

La mairie de Paris fait tout pour emmerder les automobilistes et on construit des stations Autolib ! La fermeture des quais de Seine est une idiotie ! Je ne comprends pas il y a des couloirs de bus qui font six mètres de large, des personnes qui stationnent à l'intérieur... Il y a un manque de civisme, un manque de sécurité et de réglementation ! (M12)

D'autres en revanche, déplorent qu'il n'y ait pas à Paris, une politique plus marquée en faveur du vélo. Des manques de parkings à vélos ainsi que de voies réservées exclusivement aux cyclistes sont mentionnés. Il est fait référence à la Hollande, en tant que pays exemplaire en termes de politique en faveur du vélo. Des projets de traverses ont été mentionnés par des habitantes du 20^{ème}

Il n'y a aucune politique pour le vélo : il n'y a pas de parkings pour les vélos, alors qu'en Hollande, vous avez des parkings de 1500 places ! J'ai pris un PV dernièrement en vélo : il faut du chiffre, il n'y a pas de politique vélo ! Il manque des couloirs réservés uniquement aux vélos à Paris. Richard Lenoir est le seul couloir à vélos que je connaisse ! (M32)

5b/ Les mobilités motorisées

La voiture

L'usage de la voiture n'apparaît pas nécessaire dans Paris, au regard de l'offre de T.C et des difficultés à circuler et à se garer, pour ceux qui n'ont pas de parking privé. Seuls des trajets en banlieue, des déplacements le soir, ou bien des départs en week-end, justifient d'utiliser la voiture. L'usage de l'auto pour les Parisiens de plus de 65 ans, est très lié aux déplacements et aux séjours dans une résidence secondaire, en province. Ce qui nécessite parfois de conserver son véhicule à Paris, dans un parking, ou bien en province, à la gare d'arrivée, telle celle de la ville d'Avignon. Les bi-résidentiels se vivent comme devant garder la voiture, pour effectuer des allers retours, entre les deux lieux habités. La voiture est utilisée aussi dans le cadre de certaines pratiques sportives, hors de Paris, nécessitant le transport de matériel encombrant, telles le tennis ou le golf. La voiture apparaît pour les Parisiens et Parisiennes interrogés qui en possèdent encore une, comme un mode réservé aux sorties en soirée, dont les invitations en banlieue, aux loisirs en général en Ile-de-France et aux séjours en province.

Les offres de transports collectifs c'est le luxe à Paris ! Je ne prends jamais ma voiture dans Paris. (M21)

Nous prenons rarement notre voiture, car nous sortons rarement le soir ! (M3)

La place de la voiture est très importante dans ma vie ! Actuellement je l'utilise les week-ends et en vacances. J'ai un parking depuis dix ans, sinon c'est impossible de se garer ! (M6)

Depuis 1989, je vais six mois à Cerisy-la-Salle, donc c'est strictement la voiture là-bas ! (M15)

Je préférerais rouler en voiture si les problèmes de parking ne se posaient pas ! Nous partons peu en week-end et en vacances, maintenant... (M8)

La voiture, pour aller faire du golf, avec mon équipement c'est plus pratique ! (M9)

La voiture est utilisée par les aidants familiaux, pour accompagner leurs conjoints ou leurs aînés, quand ceux-ci sont handicapés. Cet usage spécifique de la voiture, dans le cadre des mobilités d'accompagnement justifie de ne pas renoncer à son usage qui apparaît alors indispensable.

Je prends le métro maintenant que je suis retraité et la voiture personnelle, car ma femme est handicapée, pour mes déplacements à deux... (M10)

Quelques couples de seniors aisés, possédant une résidence secondaire, sont multi motorisés. La justification de cette multi motorisation est axée sur l'autonomie que revendiquent les deux membres du couple, par rapport à la désynchronisation de leurs allers et

retours entre Paris et la province, des différences d'activités de l'un et de l'autre. Les femmes - que l'on pourrait qualifier de « pro voiture », en référence à l'intitulé d'une recherche précédemment menée - qui ont beaucoup conduit au cours de leur vie, qui aiment avoir le volant, revendiquent cette autonomie, même si elles reconnaissent que la multi motorisation est onéreuse. Le plaisir de conduire de ces quelques rares irréductibles du volant « en dehors de Paris », est revendiqué. Ne s'agirait-il pas, comme de la part de vieux motards, d'une sorte d'affirmation implicite **de jeunesse, de grande mobilité, de liberté** – ces trois notions étant liées.

J'ai passé mon permis à 19 ans ou 20 ans, j'ai hérité de la 2CV de ma mère. Je n'ai jamais cessé d'avoir une voiture. Quand je me suis mariée on a eu une voiture, puis en 1984, j'ai eu une voiture à moi, donc nous avons deux voitures ! Je vais plus que mon mari à la maison de campagne. C'est économiquement une folie, mais c'est une garantie d'autonomie pour l'un et pour l'autre ! Nous avons un parking pour les deux voitures. Je ne l'utilise pas pour Paris, je ne m'en sers que pour les loisirs et à la campagne, je m'en sers beaucoup ! Je peux même faire des petits voyages de trois ou quatre jours... J'adore conduire ! (C51)

Il existe des renoncements progressifs à la voiture, non douloureux, revendiqués implicitement en tant qu'actes citoyens de la part de ces Parisiens et Parisiennes qui estiment n'en avoir pas besoin à Paris, au regard de la multiplicité des offres de TC, des difficultés à se garer, du coût d'un parking et de l'essence. De surcroît, la sensibilisation à la pollution de l'air et à la pollution sonore facilite cet abandon de l'usage de la voiture qui se produit souvent lors du passage à la retraite.

Depuis que je suis à la retraite, je ne prends plus la voiture ! J'ai pris conscience de la pollution et je suis écolo... Avant je prenais la voiture quand j'étais chargée de dossiers... (C71)

Des automobilistes de plus de 75 ans, voire de 80 ans, sont conscients au volant, de la diminution de leurs capacités, telles en particulier la vigilance, l'attention ou la vision. Ces personnes conscientes de leurs diminutions de capacités, voire de leur dangerosité en tant que conducteurs, ont abandonné ou réduit l'usage de la voiture, par prudence. Certains ne conduisent qu'à la campagne, puisqu'il n'y a pas dans ces territoires ruraux, d'autres moyens de se déplacer, pas de TC. Est rarement évoqué le covoiturage sur ces territoires sans TC.

Nous n'utilisons plus la voiture, à cause de notre âge... Ou alors, pour aller en Bretagne ! Nous faisons le trajet en deux étapes, nous évitons les périodes chargées du week-end, et puis dans Paris pour se garer, c'est l'enfer ! (M5)

Je n'utilise plus ma voiture. J'ai un parking que je loue ! (M13)

J'ai marché, j'ai utilisé la bicyclette, j'ai conduit très tôt, j'ai continué à utiliser la voiture pendant quarante ans, je prenais très peu le train. J'ai arrêté d'utiliser cette voiture parce que je n'ai rien à faire en banlieue. Petit à petit, j'ai délaissé la voiture pour le métro. Pour aller en Bretagne il fallait affronter cette circulation pour sortir de Paris ! Nous nous sommes tournés peu à peu vers le train... (M17)

La voiture, je la laisse en Normandie pour faire les courses. J'ai trois km à faire. J'ai un garage. Je fais attention, je roule lentement. Je l'ai laissée bien avant que j'aie des

problèmes d'yeux. Je l'ai laissée quand j'ai peiné et fatigué pour faire Paris, Caen, il y a douze ans. (C48)

Des femmes ont renoncé à conduire avec soulagement à Paris, tant la voiture y est à leurs yeux, **source de dépenses, de pollution et d'ennuis**. Le choix du ferroviaire est parfois revendiqué par rapport à cet abandon de la voiture : ainsi ceux qui vont dans leur résidence secondaire par le train et non plus en voiture, comme ils le faisaient initialement. Parmi les possesseurs d'une voiture, une dizaine l'ont laissé en province, tant la circulation à Paris leur apparaît problématique.

Je n'ai jamais conduit par plaisir, mais par nécessité ! J'ai trimballé beaucoup de choses dedans ! C'était une charge plutôt qu'autre chose à Paris ! Où habitent mes enfants par contre, on est coincé sans voiture ! (C52)

La voiture, elle est en province, j'aurais peur de conduire à Paris ! Les Parisiens au volant sont impatients... Je prends le train pour aller dans le Poitou. (C76)

De surcroît, la conduite d'une voiture à Paris est perçue par les femmes affirmant qu'elles n'ont « jamais aimé conduire », comme **particulièrement délicate** en raison de la densité de la circulation et de la présence considérée comme gênante, de nombreux deux roues (motos, scooters), de vélos. Des pannes ont été des occasions de renoncement brutal et définitif à cet objet voiture, devenu à Paris, **source de préoccupations plus que de plaisir**.

Quand j'étais à Alençon, de 1971 à 1974, j'étais chez Moulinex et là je m'étais dit : il faudrait que j'aie une voiture ! Mais j'ai toujours été malade en voiture et jamais en ferroviaire ! J'ai ma place dans le ferroviaire ! J'ai commencé à apprendre à conduire et on m'a rappelée à Paris et j'ai arrêté. Cela ne provoque que des ennuis la voiture ! L'assurance, les accidents, le coût du pétrole ! Alors que pour moi, lire, c'est vital ! (C48)

J'aurais peur de louer une voiture de Paris et de partir de Paris ! Les périphériques, les sorties : je me suis déjà plantée ! Etre doublée sur la droite me perturbe beaucoup. je pense que je serais gênée de circuler en voiture, de devoir regarder à quatre endroits à la fois dans les quatre rétroviseurs ! (C52)

J'ai arrêté de conduire quand ma voiture s'est cassée, il y a huit ans. Je tournais pour me garer, donc je ne l'ai pas remplacée ! Quand mon fils était petit, c'était pratique ! Elle a pris feu, elle s'est auto immolée ! J'étais soulagée de ne plus avoir la voiture ! (C54)

Nombreux sont ceux qui affichent un « désamour » à l'égard de l'automobile, même s'ils ont possédé au cours de leur vie, de « belles voitures ». L'automobile aujourd'hui, n'est plus ce qu'elle était au moment de son essor, dans les années 1960, 1970. Elle n'est plus synonyme de liberté à Paris, n'est plus un symbole de réussite sociale, aux yeux de Parisiens et Parisiennes qui, dans leur jeunesse, ont possédé des voitures de sport, ou bien des modèles plus modestes tels la 4CV et la 2CV. Ce « désamour » de la voiture, ou désintérêt, s'est traduit dans certains cas, par un abandon brutal de l'usage de l'automobile. La question économique, du coût de l'automobile, intervient également dans l'abandon de son usage.

Je ne suis pas fan de la voiture. J'ai possédé dans le temps, de belles voitures, mais cela ne m'intéresse plus (M2)

J'ai eu beaucoup de 2CV, des voitures qui n'étaient pas trop chères ! Je faisais Paris, Reims souvent en voiture. J'ai fait aussi des allers retours dans le midi en voiture et je trouvais ça fatigant... Dans une 2CV on se sentait en sécurité ! J'ai du avoir un souci, des difficultés pour la garer, des contraventions. Quand elle a rendu l'âme la 2CV, dans les années 1990, je n'en ai pas racheté ! Je me suis rendue compte que le métro était plus sûr ! (C67)

J'ai vendu ma voiture parce que je ne m'en servais presque plus et qu'elle me revenait cher ! Je ne l'utilisais plus et les grands voyages c'était en train ou en avion ! J'en ai ressenti une immense libération ! Je n'ai plus à me soucier d'où je vis me garer et c'est une économie énorme ! (C64)

J'ai eu une 2CV pourrie, puis une 4L, après une 2CV neuve, une Simca Montlhéry... J'ai du rester quatre ans sans voiture et puis, je me suis payé une Saab en 1991, une Saab 900 ! J'ai revendu la Saab : la faire réparer m'aurait coûté aussi cher que la voiture ! (C62)

La voiture a été source, dans le passé, de grands plaisirs : elle est associée à de beaux souvenirs, comme nous le soulignons déjà dans notre recherche : « *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées* », qui portait sur des populations habitant des zones rurales ou périurbaines. Des Parisiens et Parisiennes de plus de 75 ans - que ce soit au regard de leurs diminutions de capacités ou handicaps, de leur désir de profiter de l'offre de TC de leur ville, des difficultés rencontrées à Paris pour garer son véhicule, ou encore par souci d'adhérer à la politique de la ville - n'utilisent plus du tout ou bien, que très rarement et prudemment la voiture. Ceux-ci soulignent néanmoins à quel point elle a compté au cours de leur vie et en particulier, dans leur vie sentimentale. Rappelons que pour ces générations, la voiture fut le lieu des premiers émois amoureux ! Se confirme aussi le fait que la voiture est un contenant de souvenirs heureux, légué généralement, comme une sorte d'héritage, aux descendants. Il est à noter qu'à Paris, les femmes, qui avouent le plus leur nostalgie de la voiture, qui expriment la douleur d'un deuil de cet objet, sont des veuves qui ne conduisaient pas et dont la perte du conjoint s'est doublée d'une perte de l'usage de la voiture, en tant que passagère.

En 1957, avoir une voiture était un signe de réussite et de liberté ! Il n'y avait pas de problèmes de places pour se garer. Elle a joué un rôle sentimental dans ma vie ! J'y ai eu mon premier contact avec une jeune fille qui est devenue ma femme par la suite... Nous avons fait un premier voyage à Venise avec elle ! (M21)

La voiture a beaucoup compté quand j'étais à Caen ! Et puis pour les vacances... Mon auto c'était plus qu'un outil, c'était ma deuxième maison ! C'est plus flexible l'auto ! La diplopie, on ne peut rien y faire : je vois double à une certaine distance et quand ça bouge. Au lieu de voir une auto, j'en vois deux ! Je conduis de Caen à Renou ville, c'est 110kms, e le fais deux fois par an. J'en ai pour une journée à me remettre tant ça me fatigue ! (C48)

J'ai eu mon permis à 18 ans ! Cela a été une jouissance la voiture ! C'était la liberté et l'indépendance, même encore maintenant ça peut être un grand plaisir ! Maintenant je flippe un peu pour faire le trajet jusqu'à Cerisy... Régulièrement je me trompe pour

la sortie. Ma mère lit la carte, dans les ronds points je tourne plusieurs fois pour repérer la bonne direction, j'ai une réactivité moindre... J'ai cessé il y a une douzaine d'années ces trajets. (C52)

Je suis d'une génération où la voiture a explosé ! On avait tous, des voitures de sport à « Paris Match » ! Un copain avait une Traction, une 15 ! J'ai eu une DS, la première c'était une 4CV. On est allé à Collioure avec. J'ai fait chier mon père pour qu'il m'achète la Dauphine Gordini... On avait un sentiment d'aventure formidable ! J'ai eu plusieurs Dauphine... J'ai eu des Fiat dans les années 1956, 1957... J'ai loué des Triumph décapotables. Ensuite j'ai eu une 203 décapotable et après une Lancia Zagato qui allait à 250km/heure.... (C7)

La voiture a beaucoup compté ! Il a fallu l'abandonner après la mort de mon mari ! Je me laissais conduire de son vivant, j'avais un chauffeur ! C'est la liberté ! La liberté que donne une vie à deux, avec l'auto en plus !... Depuis une vingtaine d'années je ne conduisais plus, je me laissais vivre ! La voiture je l'ai donnée à l'une de mes filles... (C16)

La voiture est réservée principalement aux déplacements hors de Paris. Dès lors l'abandon total de l'usage de la voiture particulière, est perçu par les bi résidentiels, comme risquant d'entraîner le renoncement à la jouissance de la résidence secondaire. La birésidentialité de toute évidence, contribue à maintenir l'usage de la voiture, ne serait-ce qu'épisodiquement, en province.

Je ne suis pas fan de la voiture, c'est beaucoup ma femme qui conduit. Nous avons une ancienne voiture de fonction d'Axa que nous avons achetée : elle a 18 ans ! On s'en sert une à deux fois par an pour aller dans le Midi... Dans Paris, nous ne nous en servons pas. (M16)

J'aime bien conduire ! J'ai beaucoup conduit, jusqu'en Grèce. Le Vaucluse, ce sera terminé le jour où je ne pourrai plus conduire ! Cela changerait ma vie... La voiture, c'est aussi la liberté... (C54)

J'allais dans ma résidence secondaire l'été, d'avril à septembre, je m'y trouvais bien. Mais c'est compliqué, quasiment impossible sans voiture ! J'ai mis en vente cette maison au mois d'avril et elle ne se vend pas... (C36)

Plusieurs accidents automobiles sont relatés, qui ont été dus à l'endormissement ou à « l'assoupissement » du conducteur. Ces accidents, quelle qu'en ait été la gravité ont suscité aussitôt, chez les automobilistes concernés, l'arrêt de l'usage de la voiture, sa revente. L'accident est le déclencheur des arrêts du jour au lendemain, par peur de soi-même et/ou par vexation. La voiture peut être aussi **un lieu et un objet de conflit** dans les couples, quand les deux membres du couple sont tous deux conducteurs. Plusieurs femmes mariées évoquent les tensions et rapports de force qui ont lieu dans la voiture, avec leur conjoint, à propos de la conduite !

J'ai adoré la voiture ! Mon père m'a offert ma première 4CV d'occasion. J'ai adoré conduire, j'ai fait un rallye avec Jacques Chancel... Au moment de la retraite je me suis aperçu que je l'utilisais moins. J'ai eu un accident il y a 8 ans, j'ai du m'assoupir... Je sortais très peu avec la voiture, donc je l'ai revendue... (C26)

Dans Paris, mon mari n'aimait pas beaucoup que je conduise ! Il y a deux endroits où l'on s'engueule, c'est la cuisine et le volant ! On a eu un accident, mon mari s'est endormi au volant... (C25)

Autolib est évoqué par les plus aisés, suscite parfois de l'intérêt de la part de conducteurs en cours d'abandon de l'usage de leur véhicule ou bien l'ayant déjà abandonnée. Des personnes de milieux favorisés, sont séduites par le concept de cette nouvelle offre de mobilité, par la dissociation entre usage et possession. Au moins implicitement, Autolib est perçu comme le pendant de Vélib, s'adressant cette fois, aux seniors et non plus aux jeunes. Cette nouvelle offre dont une seule personne dans l'échantillon a fait l'expérience, apparaît comme susceptible de concurrencer les taxis parisiens, au regard des tarifs jugés comparables.

Je suis sûre que je vais utiliser Autolib ! Dans notre quartier ma fille vit avec Vélib !... Autolib la demie heure, c'est 20 ou 30 euros : ça correspond au prix d'un taxi ! (C20)

L'histoire d'Autolib, je trouve que pour les personnes âgées, ce n'est pas mal adapté, sachant qu'il y a beaucoup d'emplacements prévus ! Il y a aussi les compagnies de taxis, les abonnements, c'est très appréciable ! (C45)

Vélib, je trouve que c'est très bien ! Autolib, on n'a pas assez de recul ! Ce que je crains un peu pour Autolib, ce sont les dégradations des abris et des véhicules, mais le principe me semble bien ! (C46)

Cependant, pour les adeptes des transports collectifs au quotidien, **Autolib apparaît un peu complexe**, de par l'abonnement, le fait de devoir trouver un emplacement disponible pour stationner le véhicule. Par ailleurs, ce service est perçu comme n'étant approprié que dans le cas d'objets encombrants à transporter, telles des valises lors des départs en voyage. Ce service Autolib est perçu systématiquement, comme étant **en concurrence avec les taxis parisiens**.

Autolib : je trouve ça compliqué et je n'ai aucune raison de l'utiliser. Si je suis chargée je prends un taxi. Cela m'ennuie l'abonnement, et en plus il faut trouver la place pour la rendre, se garer... (C75)

La moto

Majoritairement, la moto est un véhicule vécu comme dangereux, par les piétons dans ces tranches d'âges. Cependant, quelques personnes (une femme et 5 hommes) revendiquent d'être encore, ou d'avoir été, des « motards ». La moto est utilisée dans Paris, par 6 personnes dans l'échantillon et a été abandonnée par 12 personnes. Elle a pour avantages essentiels de « **donner l'illusion d'être jeune** », de permettre de voir la ville, d'être rapide, de se garer facilement. Elle est associée à un mode de déplacement typiquement urbain, à un style vestimentaire, un « look cuir » et à un mode de vie. Pour une femme, la moto constitue l'opportunité d'un partage avec son conjoint conducteur, d'un style motard. Implicitement au moins, se déplacer en moto permet d'éviter d'avoir recours aux TC. L'abandon du deux roues motorisé se fait parfois en faveur d'une petite voiture (Smart).

Pour les déplacements journaliers, au quotidien pour mes courses, c'est la moto ! C'est agréable, en moto on voit mieux la ville ! (M22)

Le vélo et la moto, c'est ce que je préfère ! Je ne conduis pas la moto, c'est mon copain... C'est le plus efficace, le plus rapide et puis c'est l'illusion que tu es jeune, que ça va vite ! (...) La moto c'est la ville, c'est associé à la ville ! Jamais on ne fait de moto ailleurs qu'à Paris ! Il faut être en terrain connu en moto, en tous cas à notre âge ! On s'habille style motard, prêt à monter... La moto, c'est avec mon copain, depuis trois ans et demi... (C10)

J'ai toujours été en deux roues, jusqu'il y a 4 ou 5 ans : Solex, Vespa, pour la fiabilité et la rapidité, et puis nous avons acheté une Smart. C'est la moto et la voiture que j'ai le plus utilisées dans ma vie. Nous sortions au théâtre et moto et maintenant il y en a trop et les parkings pour les deux roues sont pleins ! (M7)

L'abandon de la moto est du à la conscience du danger de ce mode et s'est produit parfois à la suite d'un accident.

J'ai fait beaucoup de moto ! J'ai eu deux accidents et j'ai arrêté. C'était pendant les grosses grèves, un automobiliste a tourné pour faire demi tour et m'a esquiné la jambe... (C75)

Il est fait référence par quelques personnes **aux taxis motos**, leur existence est connue mais ils ne sont pas utilisés par les personnes interrogées.

Mes gendres utilisent le taxi moto ! (C20)

Les taxis parisiens

Le taxi est utilisé par les plus aisés, pour rentrer le soir, ou pour se rendre dans les gares et les aéroports, lorsque les personnes sont chargées de valises. Mais ce mode de transport est perçu comme onéreux. Les coûts des courses en taxi s'avèrent dissuasifs pour les personnes ayant de faibles montants de retraite.

Les taxis sont trop chers ! Dans les pays européens les taxis sont moins chers. Il faut des revenus élevés pour les prendre, surtout pour les plus âgés. Il faudrait un système de carte d'abonnement pour faciliter tout cela ! (M28)

Je connais quelques personnes qui prennent le taxi, mais c'est cher ! (M30)

Quand je vais voir mes fils, je commande un taxi pour aller dans les gares, à St Lazare. (C48)

Je fais partie d'une génération qui ne dépense pas ! Je n'ai pas pris de taxi depuis au moins trois mois ! (C16)

Quand je rentre tard le soir, c'est mes pieds ou un taxi ! (C75)

L'usage des taxis est lié aussi aux problèmes de mobilité des personnes. Celles qui ont souscrit un abonnement auprès d'une société de taxis parisiens sont dans cet échantillon, celles qui sont confrontées à des problèmes de marche, dont des utilisateurs et utilisatrices de canne. Les abonnements à des sociétés de taxis assurent **une forme de sécurité de mobilité** pour soi et/ou pour les siens. Ces abonnements permettent en effet d'en faire profiter des membres de la famille, qu'il s'agisse d'aînés ou d'enfants.

Le taxi je le prends systématiquement quand je prends un train ou un avion ! Je ne veux pas porter la valise ! Je peux avoir le dos bloqué. Je le prends quand il fait vraiment un temps pourri ! Je suis restée deux mois sans pouvoir marcher, j'ai pris des taxis en août et septembre. Je me suis dit : heureusement que j'ai les moyens ! Des amis allaient faire mes courses... (C50)

J'avais pris un abonnement de taxi, à cause de ma mère qui était dans le 12^{ème}. C'est moi qui lui envoyais le taxi chez elle, en donnant l'adresse où l'emmener. Après, cela a beaucoup servi à mon fils aussi, pour rentrer de ses fêtes à 3h du matin ! Cela me sécurisait ! Au moins, il ne rentrait pas en scooter avec un copain ! (C54)

Certains s'offusquent du manque « d'esprit de service » des chauffeurs de taxis parisiens et refusent de ce fait, de les utiliser. Nombreuses sont les comparaisons qui sont faites entre les taxis parisiens et ceux d'autres pays et d'autres métropoles, à la défaveur des premiers.

J'arbore le taxi ! Je n'aime pas les chauffeurs de taxi : c'est une population qui n'a pas acquis la culture du service, alors que dans les autres métropoles étrangères, ils ont évolué à tous les plans ! Je me refuse à prendre un taxi à Paris. Si cette profession

n'évolue pas nous perdrons beaucoup d'atouts à paris ! J'attends que ça évolue ! On est loin des standards internationaux ! Même au Maroc, les taxis sont mieux !... (C57)

Les taxis parisiens n'ont pas le sens du service comme à Londres ou à Lisbonne ! A Naples les chauffeurs de taxis ce sont des voleurs, mais quel plaisir de se faire voler ! (C60)

Des hommes surtout déplorent la difficulté à trouver un taxi en soirée, ont le sentiment que leur nombre n'est pas suffisant à Paris, comparativement à d'autres grandes villes, telles en particulier Londres et New York.

Les rares fois où j'ai cherché un taxi le soir, ce n'est pas évident d'en trouver ! (C15)

Il n'y a pas assez de taxis ! Ils attendent des heures à Roissy... Le système des stations de taxis n'est pas bien, si vous le voyez à quelques mètres de la station, ils ne vous prennent pas ! A New York, on n'attend presque pas. A Paris, il y a des moments où il n'y a pas de taxis ! (C40)

Des femmes apprécient les taxis, essentiellement pour leur confort par rapport aux TC, et aussi pour converser avec les chauffeurs, tandis que les hommes ont des propos très critiques à l'égard de ces derniers. L'usage du taxi qui peut être relativement fréquent (plusieurs fois par semaine) pour les plus aisés, permet à la fois un gain de temps par rapport aux TC, une sécurité, le confort d'un trajet porte à porte.

Cela c'est un signe de l'âge : quand j'ai un déplacement qui va me prendre beaucoup de temps, je prends le taxi pour le confort ! Par exemple quand je rentre tard le soir. Quand je vais mettre 45 minutes en métro et que je mets 15 minutes en taxi ! Je ne suis pas plus riche qu'avant mais je dépense plus volontiers pour mon confort. C'est de l'ordre de la préservation de moi, au plan physique et psychologique.... Les taxis sont très bien ! J'aime bien parler avec les chauffeurs. Mais ça coûte, c'est cher ! Pour un petit trajet, on doit payer un minimum, je dois payer 6,40 euros quand c'est 5,10 euros, avec le pourboire... Cela m'arrive de le prendre deux ou trois fois par semaine ! (C58)

Je les prends les taxis parce que c'est ma société qui paye ! Je les prends quand c'est tard ou tôt, si je sors de réunion tard. C'est du confort plein pot ! Sachant que tout dépend du chauffeur de taxi et il y a beaucoup de gros c... ! (C60)

Est apprécié par quelques femmes, le système d'éclairage (vert ou rouge) indiquant si le taxi est libre ou occupé. Cette signalisation est appréciée et considérée comme un progrès en termes de visibilité et de lisibilité.

Le grand progrès c'est le système d'éclairage : on voit tout de suite s'ils sont libres ou non ! Je les prends le soir surtout et pour aller à l'aéroport. Il vaut mieux connaître les stations de taxis ou alors les héler, au coin de la rue ! (C55)

C'est une idée géniale la lumière verte quand ils sont disponibles, et rouge quand ils sont occupés ! Cela change la vie. J'appelle les taxis G7 et ça marche très bien en dehors de 18h30 sous la pluie battante ! (C27)

6/ Les mobilités virtuelles, usages des TIC et de la télévision

La plupart des personnes interrogées possèdent au moins un ordinateur et un téléphone portable. Ces TIC quand ils ont été utilisés dans le cadre de la vie professionnelle, continuent d'être utilisés au cours de la retraite.

J'avais Internet en 1987 alors je suis un ancien du Net ! (M9)

Quand les TIC n'ont pas été utilisés au cours de la vie professionnelle, leur achat et leur usage sont préconisés par les enfants ou les membres de l'entourage des personnes interrogées. Cependant, certains résistent à ces sollicitations et refusent de s'équiper, pour ne pas tomber dans le nouveau vice du siècle : la vitesse !

L'ordinateur, j'ai l'impression que c'est un média envahissant et que l'on perd beaucoup de temps avec ça ! J'ai une amie qui me poussait à m'équiper ! Je ne gagne pas de temps en tapant, je n'envoie pas de sms... La vitesse ! « Ce siècle n'a inventé qu'un vice nouveau : la vitesse ! » a dit Duhamel. On veut communiquer vite et on communique superficiel ! (C63)

Ces outils de communication ne compensent pas toujours la solitude ressentie avec l'avancée en âge, au regard de l'érosion des liens familiaux intergénérationnels. Les petits enfants dont ne parlent que peu les personnes interrogées, sont mentionnés, quand sont abordés les TIC. Les nouvelles technologies sont associées aux nouvelles générations et paradoxalement à une absence de communication avec celles-ci.

Aujourd'hui, nous sommes dans une société où il y a tant d'appareils pour communiquer et nous n'avons jamais été aussi seuls ! Les petits enfants ne communiquent plus avec les grands parents... (M4)

Avec les mèls, on ne connaît plus l'écriture de ses petits enfants ! (C22)

a/ Les usages de l'ordinateur

L'ordinateur constitue d'abord un outil de travail pour des seniors qui continuent d'être actifs intellectuellement, telles les personnes très investies dans des activités associatives, ou qui continuent à avoir des activités professionnelles : consultants, chercheurs, écrivains, scénaristes, artistes...

Je ne pourrais pas faire tout ce que je fais, sans ordinateur ! C'est un instrument de travail quotidien ! J'écris mes livres... Les achats et Google, ce n'est pas mon truc ! (M21)

L'ordinateur, je m'en sers uniquement pour le courrier, le travail, les échanges, les renseignements. Je ne fais pas d'achats. (M32)

Je l'ai eu l'ordinateur parce que j'ai écrit des petits textes. Maintenant j'ai des textes à mettre ensemble !... Je l'utilise pour des courriels, c'est plutôt du courrier professionnel les mès ! (C8)

J'ai travaillé dans la recherche et j'ai été obligée de me former aux nouvelles technologies ! Je ne m'imaginai pas à la retraite sans Internet ! Je l'utilise pour mes activités associatives, pour les comptes rendus de réunions, pour tout ce qui est informations. Mes mès je les regarde très souvent. On peut aller du plus lapidaire au plus élaboré avec les courriels... (C72)

Internet permet de créer des liens ou de conserver un lien avec ses enfants et petits enfants, surtout quand ceux-ci vivent à l'étranger. Les courriels permettent aussi de s'exprimer librement et de n'avoir pas peur de déranger les autres, comme avec le téléphone.

J'utilise Internet pour des renseignements, les courriels et puis, je me suis inscrite sur Face book, pour des rencontres... Je fais du lien avec l'ordinateur ! Cela remplace le café du coin ! Je fais très attention quand même : je ne fais pas d'achats sur le Net ni de réservations... J'ai besoin de liens ! (M23)

Ma petite fille a créé une association caritative et est allée en Inde. Donc mon seul moyen de communication avec elle, c'était l'ordinateur. Là ils sont partis pour 18 mois au Congo ! Je l'utilise l'ordinateur pour les mès, les photos... Même à mes fils, je leur envoie parfois un petit mot... (C6)

On ne me coupe pas la parole par mès ! Je peux avoir une sincérité et une liberté d'expression avec les courriels que je ne trouve pas ailleurs... (C23)

Les adeptes des achats sur Internet sont relativement rares dans cet échantillon. Il en existe cependant, des hommes surtout qui évitent ainsi de se déplacer. Cependant, des difficultés sont parfois éprouvées dans l'usage d'Internet par les plus âgés et certains sites tel celui de la SNCF sont perçus comme complexes.

Je suis un adepte d'achats sur Internet ! Cela permet de ne pas avoir à se déplacer, les prix sont plus bas. J'utilise aussi mon ordinateur pour mon courrier personnel, pour mon travail, mais pas pour mes loisirs... Je ne sors pas beaucoup ! (M22)

Tous mes billets SNCF, je les commande sur Internet ! (C72)

J'utilise beaucoup l'ordinateur pour réserver le taxi, les spectacles, les billets de train mais le site de la SNCF reste compliqué ! (M7)

Les personnes les plus âgées qui n'ont pas utilisé de TIC au cours de leur vie professionnelle font souvent appel à leurs enfants et petits enfants, en matière d'informatique. L'aide des jeunes dans ce domaine est appréciée, l'usage des TIC devenant sources d'échanges intergénérationnels.

Je suis très mauvaise en traitement de texte ! Il faut que je suive des cours : il y en a à la Fnac, j'ai des adresses pour me former, mais c'est quand même 50 euros de l'heure ! Je préfère demander à un neveu qui loge dans une chambre au 7^{ème} étage... Je lui dis : « Benjamin, viens manger des crêpes ! »... (C22)

Je ne maîtrise pas trop Internet, mes enfant eux le font ! J'ai retenu deux fois des places de théâtre, et puis une fois je n'y suis pas arrivé... A mon âge, nous avons des problèmes de mémorisation, de compréhension pour maîtriser cet outil ! Il est apparu tardivement dans ma vie professionnelle, alors !... (M8)

Il existe de faibles utilisateurs d'Internet, voire des résistants aux TIC, même parmi les personnes qui sont équipées d'un ordinateur. Certains revendiquent leur non possession d'un ordinateur et demandent des informations à ceux qui en ont un (neveux et nièces). La lecture, les sorties culturelles et la mobilité sont alors jugées des activités préférables au face à face immobile avec l'écran d'un ordinateur. L'ordinateur est implicitement vécu et décrit comme **un outil chronophage et de surcroît immobilisant**.

« L'ordi » n'est pas mon ami ! Je l'utilise aussi peu que possible, tant que je peux marcher... De même, je préfère le théâtre au cinéma ! (C18)

C'est indispensable l'ordinateur, mais je vis très bien sans ! J'aime bien lire, aller au musée ! J'ai à trois minutes d'ici, un bureau SNCF pour acheter mes billets ! Je n'ai toujours pas d'ordinateur ! Ce n'est pas bien, cela va me manquer ! J'avais envie d'aller au bord de la mer et je n'avais pas les horaires des bateaux. J'ai appelé une de mes nièces pour qu'elle me fournisse le renseignement. Elle est allée voir sur son ordinateur... (C55)

L'ordinateur je l'ai eu en 2006 : c'est une bonne invention mais je suis un peu rétive parce que ça bouffe un peu la vie sociale ! Cela m'arrive d'aller voir les horaires de train sur Internet, mais je vais à la boutique de la SNCF, pour prendre mes billets ! Je n'achète pas sur Internet ! (C71)

Je n'aime pas le virtuel en fait ! Je trouve que c'est un piège à temps, épouvantable ! J'ai beaucoup de plaisir avec le papier ! (C75)

Souvent dans les couples, seul l'un des membres s'est accaparé cet outil parce que sachant l'utiliser. C'est en général la femme qui s'approprie Internet, ce qui lui permet, d'assumer un rôle de « secrétaire au foyer », vis-à-vis du conjoint, ou du fils. Ainsi l'ordinateur contribue-t-il, dans certains couples, à la répétition des rôles secondaires attribuées aux femmes. Aidantes de leur mère, de leurs enfants, elles sont aussi aidantes de leur époux, au foyer, en endossant un rôle de secrétaire grâce à leur maîtrise d'Internet !

Ma femme s'est emparée d'Internet ! Je l'utilise de manière tout à fait secondaire. Je reste fidèle à ma machine à écrire ! (M26)

Ma compagne possède Internet et effectue certains achats avec inquiétude d'ailleurs, par peur des escroqueries ! (M27)

J'ai un ordinateur depuis les années 2000 : un des mes fils a changé d'ordinateur et m'a donné son vieil ordinateur. J'avais déjà travaillé sur ordinateur en comptabilité. Je fais la comptabilité de mon fils. (C6)

Mon mari s'en remet à moi pour Internet : il passe d'une secrétaire à une autre ! C'est un type d'homme ! (C20)

L'ordinateur est utilisé en partie, par rapport aux mobilités réelles : par rapport à l'organisation des déplacements, en termes d'information, de destinations et d'horaires, surtout quand il s'agit de déplacements en train. Cependant, les résistances aux achats sur Internet, les inquiétudes quant aux escroqueries possibles, la complexité de certains sites informatiques des acteurs du transport, ainsi que l'attractivité du contact avec un lieu de vente et un vendeur, sont maintes fois évoquées et constituent les limites des usages d'Internet.

Je n'utilise pas l'ordinateur pour mes mobilités, je m'en sers pour rechercher des adresses, pour les mèls, pour le conseil syndical... (C46)

A la SNCF, je prends mes billets par téléphone et je me les fais envoyer, quand je vais à Romorentin ou à Nîmes, voir mes chers fils... (C48)

Je regarde sur Internet les destinations auxquelles je pense, mais je n'aime pas réserver et acheter des billets de train sur Internet. Je résiste à cela ! Je n'aime pas payer par carte bleue sur Internet. Je regarde les horaires et après, je vais acheter mon billet en agence. J'aime aller dans les boutiques ! Je n'ai jamais acheté de vêtements sur catalogue. J'aime aller dans les boutiques. Mon refus d'acheter sur le Net fait que je bouge davantage ! (C50)

Le site SNCF est très compliqué ! Quand on y va pour les horaires, on n'arrive pas à trouver ce que l'on cherche ! Pour la SNCF, je préfère aller dans un guichet ! (M6)

J'utilise Internet si je veux chercher une information, je m'en sers de plus en plus. Je me renseigne sur les films qui passent, sur les séances de cinéma... Cela fait 4 ou 5 ans que j'utilise Internet. Mon mari est décédé il y a 6 ans. Au début je tapais trop fort comme sur une machine à écrire ! J'ai pris un modèle « Ordissimo » : les lettres sont plus grosses... (C15)

6b/ Les usages du téléphone portable

Le téléphone portable est vécu comme un outil exclusivement sécuritaire, puisque permettant d'appeler où que l'on soit. Les plus âgés se sont équipés souvent d'un téléphone portable, sous l'influence de leurs enfants, par souci de sécurité. Le portable peut parfois être un objet associé à un statut, tel celui d'auto entrepreneur ou de consultant. Posséder cet outil est une sécurité, mais nombreux sont ceux qui en soulignent leur usage restreint, voire minimaliste.

Le téléphone portable, c'est juste un usage pratique, de dépannage sécuritaire ! (M22)

Mon téléphone portable, c'est uniquement pour des conversations rapides ! (M28)

Le portable c'était pour faire bien, pour mon statut d'auto entrepreneur ! C'est plus pour recevoir des appels que pour en passer ! Il ne passe pas chez moi mon portable... (C52)

Le portable pour moi, c'est l'urgence ! (M15)

Le téléphone portable c'est une sécurité absolue : c'est merveilleux ! Je peux appeler un taxi, prévenir si je suis en retard à un rendez-vous, pour moi c'est utilitaire ! Seuls mes enfants ont mon numéro de portable. Toutes mes amies âgées ont des portables, pour pouvoir appeler quelqu'un... (C61)

Je me couche avec mon portable à côté de moi ! (C22)

Les freins à l'usage du téléphone portable sont d'ordre culturel et générationnel, les personnes les plus âgées n'ayant connu que relativement tardivement le téléphone, au cours de leur vie. Ces freins sont relatifs surtout au refus d'être toujours joignable et de subir la loi de l'immédiateté ! Dans ce registre des TIC, c'est la vitesse et l'immédiateté qui sont là encore, refusées.

Je n'ai pas de téléphone portable par ce que je trouve ça un peu indiscret, et que ce n'est pas toujours rapide. En plus ça coûte cher ! C'est utile quand on a des enfants, moi, je n'en ai pas. C'est un rythme de vie qui devient inhumain ! La médiation et l'immédiateté c'est insupportable ! Je n'ai pas envie de ce rythme là ! Il faut le maîtriser... (C71)

Le téléphone portable est un objet, comme la voiture, que je n'aime pas : je l'oublie ! D'abord, je hais l'idée que quelqu'un pense pouvoir me joindre à n'importe quelle heure !... Je sais bien que cela peut être utile parfois, mais moi dans ma vie, je ne vois pas la rationalité de cet objet. (C72)

Parler en public, infliger aux autres ses conversations dans les espaces publics, ou de transport collectif, constituent d'autres résistances à l'usage du téléphone portable. Quand son éprouvées ces types de réserves, sont alors envoyés des sms.

Mon téléphone portable, je ne donne pas mon numéro. C'est moi qui appelle, je l'utilise assez peu. (C55)

*Mon téléphone portable, je l'utilise par nécessité ! Pour une communication rapide...
Je n'utilise pas mon forfait en entier.... (M33)*

Je me sers surtout d'Internet pour travailler et mon portable, ce n'est que pour les urgences ! Je déteste parler au téléphone en public ! Je fais partie d'une génération qui n'a eu le téléphone que tardivement ! Je l'ai eu à 40 ans. J'ai travaillé à 17 ans : il n'y avait un téléphone que dans le bureau du chef ! C'est normal que j'aie des résistances ! Je ne me sers pas beaucoup de mon portable : j'ai un forfait d'une heure et je ne l'épuise pas. J'envoie des sms par contre ! (C50)

La petite taille des touches d'un portable peut aussi être vécue comme gênante par les personnes âgées, en raison de leur manque de lisibilité pour tous ceux qui sont atteints de presbytie.

Ma fille m'envoie des sms ! Moi moins : sur le portable, les touches sont petites ! (C8)

Les TIC permettant des mobilités virtuelles, sont perçus fréquemment comme substitutifs des mobilités réelles, physiques, comme contribuant à restreindre celles-ci. Au regard de la crainte de la solitude et de la perte des liens et des contacts, il existe des attitudes ambivalentes à l'égard des TIC de la part des personnes interrogées qui les apprécient et les redoutent à la fois. Les résistances à l'usage des TIC sont fortes, quand ils n'ont pas été utilisés lors de la vie professionnelle.

Mon téléphone portable, je refuse qu'il ait 36 000 applications ! Il ne me permet que de téléphoner ! Le prochain, je voudrais qu'il me permette aussi d'avoir mes mèls. Cela joue en faveur d'une non mobilité ! On a tout sur place ! On gagne du temps autrement, pas en bougeant... (C51)

Au lieu de sortir chercher de la convivialité, on reste sur son ordinateur ! Cela compense la perte de la mobilité, comme le téléphone ! (C56)

6c/ L'écoute de la télévision

L'écoute de la télévision n'est que très rarement abordée, au cours des entretiens, bien que la majorité possède un téléviseur au moins. Cependant, l'annonce d'une recherche sur « les mobilités des Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans » a certainement produit un effet de censure quant au thème de l'écoute de la télévision, en tant que loisir immobile. Précisons que nous n'avions pas prévu initialement de relance sur ce sujet dans les entretiens. L'écoute de la télévision, en tant que loisir, certainement très fréquente en soirée, n'est abordée que par quelques personnes, vivant seules.

Vivre seul et n'avoir que peu de moyens financiers, semblent implicitement, justifier de révéler cette pratique d'écoute de la télévision... Bien que n'ai pas été envisagé de relance spécifique sur la multi possession de téléviseurs, celle-ci est spontanément mentionnée. Bien sûr, ce sont des types d'émissions telles : celles portant sur des faits de société et du type documentaire, qui seraient le plus souvent regardées par les personnes interrogées.

Je suis mobile dans ma tête : c'est la création qui me fait voyager et par les émissions télévisées. Je m'intéresse aux faits de société, à la catastrophe au Japon, à ce qui se passe dans les pays arabes... Autrefois j'étais plus enfermée en moi-même... (C1)

Dans mon 35 m2, j'en ai deux télévisions : une quand je mange et l'autre quand je me couche... je regarde un peu la politique, des documentaires. Je ne regarde pas de films. Je regarde aussi quelques jeux... (M33)

7/ Les attentes en termes de mobilité de Parisiens et Parisiennes âgés

7a/ Concernant les TC

Les attentes en termes de mobilité sont relativement rares, les Parisiens et Parisiennes s'estimant tout d'abord privilégiés par rapport à ceux qui habitent hors de Paris, en banlieue ou en province. L'offre de TC est vécue comme satisfaisante à Paris et ce, presque quels que soient les quartiers et arrondissements habités. **Seuls des habitants du 20^{ème} arrondissement déplorent une sorte de vide** entre les stations Gambetta, Buzenval et Alexandre Dumas et un manque de lignes de bus sur le quartier de Belleville. Certaines femmes militent en faveur de la création d'une traverse dans ce quartier, qui permettrait de combler ces manques.

Il y aurait encore des choses à faire au niveau du métro ! Entre Gambetta et Buzenval et Alexandre Dumas, c'est un peu le désert pour rejoindre la porte des Lilas... On n'a pas beaucoup de métro : Gambetta, Ménilmontant et Jourdain. Ces trois stations sont à 8 à 12 minutes de chez moi... (C71)

On est en train de se battre pour une traverse : une ligne de bus électrique. La rue de Belleville n'a pas de transport de surface ! Il n'y a que le métro, très enfoui, sous terre... (C72)

Les attentes exprimées par l'ensemble des personnes interrogées portent essentiellement sur l'accessibilité, le confort et l'information : elles sont adressées en priorité à la RATP et à la mairie de Paris. Ainsi par exemple, est-il à plusieurs reprises envisagé par les personnes interrogées, que les licences de taxis parisiens soient rachetées par la ville de Paris ou par la RATP, pour en diminuer le coût pour les usagers âgés.

J'attends une offre de la RATP qui soit adaptée à mes besoins ! (M16)

A Paris, il y a un manque d'informations lumineuses, de signalétique. A l'étranger on est beaucoup mieux renseigné, notamment au Japon ! Nous avons trente ans de retard ! (M25)

Les personnes âgées devraient pouvoir utiliser les taxis s'ils étaient moins chers. Il faudrait que la municipalité rachète les licences libres petit à petit et mettre ce transport à la portée de tous. Pourquoi la RATP ne posséderait-elle pas des taxis ? (M22)

Des améliorations de l'accessibilité du métro, du RER et des gares sont fréquemment demandées, et ce quel que soit le type de mobilité. L'installation d'escalators et surtout d'ascenseurs dans les stations de métro ainsi que dans les gares est souhaitée, ainsi qu'une signalisation plus évidente et un entretien régulier pour que ces équipements soient moins souvent en panne.

Qu'il y ait beaucoup d'ascenseurs dans les stations de métro : les escaliers roulants, ce n'est pas génial pour les personnes âgées ! Et peut être plus de présence humaine pour aider à s'orienter ! (C22)

Mettre des escaliers roulants comme à Lille ou à Toulouse ! Et signaler où il y a des escaliers roulants ! (C29)

Les escalators dans les gares quand ils ne marchent pas ! C'est très énervant ! Il n'y a pas assez d'escalators ! (C30)

Les escaliers mécaniques sont indispensables ! Toutes les stations devraient en être équipées... (M30)

Améliorer les ascenseurs et qu'ils fonctionnent jusqu'au bout dans les stations ! Faciliter aussi les relations entre le métro et le RER... (M26)

Signaler où est-ce qu'il y a des escaliers roulants et des ascenseurs ! (C29)

Il existe parfois des ascenseurs dans le métro mais c'est mal indiqué !

L'amélioration de l'accessibilité des transports collectifs renvoie quelques personnes, au projet du Grand Paris qui, à leurs yeux, constitue une opportunité d'amélioration dans ce domaine... Il est à noter aussi que les propos recueillis à propos des mobilités parisiennes, sont sous-tendus par le sentiment d'être privilégiés en tant qu'habitant de Paris intra muros, par rapport à ceux qui habitent en couronne.

Comment rendre le métro accessible ? La réalisation du réseau du Grand Paris est une opportunité de repenser les réseaux ! Et parce que cette opportunité est unique, elle doit aborder l'accessibilité dans toutes ses dimensions. On démarre quelque chose qui mettra Paris en avance... (C57)

Plus de visibilité des agents, de présence humaine dans les stations et gares sont souhaitées par de nombreuses personnes, cette présence permettant à la fois de renforcer le sentiment de sécurité, l'information voyageurs, voire les liens. Cette demande est renforcée par la multiplication des automates dont l'utilisation exige souvent, pour les personnes âgées, un accompagnement humain. Il est à noter enfin, que l'information voyageurs et l'accompagnement humain dans les espaces du transport, sont perçus comme nécessaires aux Parisiens âgés, mais aussi aux touristes étrangers...

Dans le métro, on n'a plus de présence humaine, mais quand on se retrouve dans les couloirs tout seul, c'est l'angoisse ! (C36)

Souvent dans les stations de métro, il n'y a plus personne pour vous renseigner ! Augmenter la présence humaine... (M18)

Il faudrait améliorer la présence physique d'agents dans les stations et les gares ! (M16)

Les automates sont des obstacles pour les vieux. Il y a une présence d'agents dans leurs guitounes, mais ils doivent intervenir... Il manque une présence active, humaine... (M30)

J'apprécie le personnel qui vient vous aider à prendre un billet sur un automate. Quand ils le font c'est avec amabilité. Il faudrait aider, accompagner les personnes en

difficulté. La mécanisation oui, mis accompagné de l'humain, et surtout vis-à-vis des étrangers... (M27)

Mettre plus de personnel à disposition, moins d'automates, rajouter du contact, du lien. Le contrôle n'est pas un lien social ! (M23)

Il y avait plus de présence sur les quais et dans les gares, de personnel pour les renseignements ! Maintenant, c'est le désert ! Nous sommes livrés à nous-mêmes... (M34)

Plus de places assises sont demandées dans les espaces d'attente des transports collectifs.

Certains sièges sur les quais de métro sont jugés très inconfortables : ainsi les sièges coniques ou « en entonnoir » font-ils l'objet de rejet de la part de quelques femmes. Ces manques de sièges aux yeux des plus de 65 ans, renforcent le sentiment que le métro est conçu pour des jeunes usagers pressés.

Je reste heurtée par le fait que les assises soient inconfortables sur les quais du métro. Les barres d'appui c'est tout à fait bien, mais ce sont les sièges en entonnoir qui sont inconfortables et posés trop haut. C'est pour empêcher les gens de se coucher mais c'est inadmissible ! C'est insupportable ! (C28)

Il n'y a pas assez de sièges dans les stations de bus, dans le métro, dans les gares... (C24)

Dans le métro, ils suppriment les endroits où l'on peut s'asseoir confortablement. Les stations sont faites pour les gens pressés ! (M37)

Améliorer la fréquence des bus et leur accessibilité sont deux attentes majeures, tant le bus apparaît le mode le plus adapté aux personnes âgées. Par ailleurs l'extension du tramway est très attendue par ceux qui habitent à proximité des boulevards extérieurs.

Que l'on ait plus d'autobus comme à Londres ou à New York ! (C29)

Des marches qui rendent plus accessibles les bus ! Et une fréquence plus grande des bus ! (M30)

Est très récurrente la demande d'une conduite plus douce, de la part des machinistes, tant est grande la peur de tomber dans le bus lors de coups de freins brutaux ou de démarrages rapides. La notion de « conduite écologique » bien que non abordée en tant que telle, recouvre un besoin de moindre brutalité et de moindres risques de chutes pour les personnes interrogées. Il est curieux de constater que ces conduites brutales sont implicitement et explicitement associées aux grands véhicules.

A Londres, les bus passaient tout le temps ! Je ne comprends pas pourquoi on a privilégié à Paris les grands autobus ! Ils ont une conduite brutale : quand ça freine, vous êtes projeté en avant ! Paradoxalement le métro est plus sûr pendant le trajet, la « désaccélération » est plus progressive dans le métro. (C25)

C'est brutal le bus, il faut se tenir aux branches ! (C72)

Emerge aussi une demande de plus de civisme, à l'égard des personnes âgées, dans les transports collectifs. Cette attente émane de personnes nostalgiques des valeurs de leur génération, ou bien ayant subi des agressions verbales, soit été victimes de coups de poussettes dans les jambes, de chutes...

Tout est bien mais il y a un manque de civisme. Il n'y a plus de respect dans les bus et les métros pour les places prioritaires au moment des heures de pointe. Paris est une ville où il y pas mal de moyens de transport mais surtout, je voudrais qu'il y ait plus de respect pour nous, les vieux ! (M1)

Dans ma génération, on était plus attentionné à l'égard des personnes âgées ! C'est surtout les jeunes, ils se pressent pour s'asseoir ! J'ai vu ça quand j'étais avec mon amie. C'est de la faute des parents et de l'école où il n'y a plus de leçons de civisme ! (C74)

Il est regrettable qu'il n'y ait pas de places réservées pour les personnes âgées ! Dans les bus les voitures d'enfants sont encombrantes et larges. Avant il fallait les plier pour monter dans le bus ! Les coups dans les jambes font très mal... Il n'y a plus le même respect qu'il y avait à une époque, un savoir vivre, une civilité... (M34)

Le fonctionnement des bus plus tardivement en soirée est préconisé par quelques « experts en mobilités choisies ». Certains vont jusqu'à envisager et souhaiter un fonctionnement des TC 24h/24. Est aussi demandée aussi plus d'informations sur les horaires des bus, sur le maillage de ce réseau qui reste parfois peu connu des hommes surtout.

Déjà que les bus fonctionnent tardivement le soir ! Par exemple, pour aller au restaurant et en revenir, c'est un peu compliqué en bus. Cela supprimerait pas mal de voitures ! Nulle part vous n'entendez parler des horaires de bus ! Jamais ce n'est sur les panneaux de la ville de Paris ! (C30)

Les bus, il y a une fréquence insuffisante et ils s'arrêtent trop tôt ! (C36)

Prolonger les services de bus sur certaines lignes ! Certains s'arrêtent vers 22h, d'autres vers minuit... Les Parisiens ont le droit de rentrer chez eux partout, même tard ! (M30)

On s'en fout de Nuit blanche ! A New York, il y a des TC toute la nuit ! Je ne comprends pas qu'on ne s'offre pas cela ! (C28)

Est préconisée une meilleure signalisation des destinations des lignes de bus ainsi qu'une meilleure lisibilité du réseau. Est déplorée parfois la disparition des bandeaux indiquant les stations desservies, sur le flanc des bus.

Améliorer la lisibilité du réseau de bus ! La disparition des bandeaux est une mauvaise chose ! C'est une vraie régression ! (C57)

Le développement des minibus et de « traverses » est souvent évoqué, en particulier dans le 18^{ème}, 19^{ème} et 20^{ème} arrondissement. Un tel service apparaît comme une solution adaptée pour les personnes âgées et à mobilité réduite, dès lors que les véhicules sont équipés de plans inclinés, qu'ils sont assez larges pour accueillir des personnes en fauteuil roulant...

Cela pourrait être pas mal de développer ces petits bus, hors de circuits habituels des autres bus : ça rend vraiment service ! (C34)

Pourquoi ne pas avoir de plus petits transports comme la ligne de bus qui va à Montmartre ? Des petits bus réservés aux personnes âgées avec un plan incliné... (C35)

Le minibus électrique, il me séduit ! C'est rendre service à tout le monde, mais pour les personnes âgées, ça peut être très bien ! Et même pour les jeunes avec un pied dans le pâtre ! (C43)

Les minibus sont à mes yeux, un mode plus doux. Il faudrait en augmenter la fréquence, avec des bus plus souples... (M22)

La carte Emeraude est appréciée par ceux qui en bénéficient. En revanche ceux qui ne l'ont pas, déplorent parfois les coûts des transports collectifs, surtout lorsqu'il s'agit d'achat de titres de transport à l'unité.

Je suis allée chercher ma carte Emeraude car j'ai des revenus modestes ! (...) J'apprécie la gratuité des transports ! Cela fait deux renouvellements de ma carte Emeraude : c'est franchement bien ! Encore un avantage de Paris ! (C76)

La carte Emeraude est en pleine mutation : elle était gratuite, maintenant, elle sera payante selon les revenus. Certains l'auront gratuitement, d'autres payeront 40 euros... (M39)

L'achat de titres de transport de la RATP sur Internet est préconisé. Une femme déplore en effet que l'on ne puisse commander sur Internet des titres de transport de la RATP, que l'achat de ceux-ci ne puisse s'effectuer qu'en station, par des automates, ou dans certains tabacs.

L'ordinateur il me sert à beaucoup de choses en matière de transport ! Je ne vais plus jamais acheter un billet de train dans une gare ! Les carnets de tickets de la RATP ne peuvent pas être vendus dans les bus : qu'est-ce que c'est que ce système démodé ? Pourquoi ne peut-on pas acheter ses carnets de tickets par Internet et on vous les envoie ? C'est ridicule de payer le ticket un tel prix dans les bus ! (C28)

Quand les coûts sont évoqués, c'est soit par rapport à **la question du zonage**, soit par rapport à **l'achat de ticket à l'unité**. Implicitement et parfois explicitement, les personnes interrogées estiment qu'elles devraient être encouragées au plan tarifaire, à prendre les TC, à abandonner l'usage de la voiture.

C'est très cher dès qu'on quitte Paris, parce que c'est plus de deux zones. J'ai une carte de transport de la ville de Paris, l'équivalent d'une carte deux zones. C'est l'équivalent de 350 euros et j'y ai droit ! (C28)

Que le ticket soit moins cher ! Notamment lors de changement de bus, puisqu'il faut prendre un autre ticket ! (M2)

On pourrait faire une offre à l'égard des seniors pour les encourager à ne pas prendre leur voiture ! Là, il faut trouver un bureau de tabac pour acheter ses tickets de bus ! (C27)

Créer un abonnement avec des tarifs préférentiels pour les petits parcours notamment. Le tarif d'un billet est le même pour 100 mètres ou pour traverser Paris ! (...) Il faudrait revoir les tarifs sur les parcours intra muros ! (M4)

Un effort devrait porter en termes d'information, sur la clarté des annonces sonores qui sont souvent perçues comme difficilement audibles et compréhensibles dans les transports collectifs, et en particulier dans les gares, dont de RER. Le fait que les départs des trains soient annoncés au dernier moment est susceptible de renforcer l'angoisse de certaines personnes âgées, et par ailleurs, le poids des valises à transporter reste un problème pour les personnes fragilisées. Il est préconisé des accueils et des services en gare, réservés aux personnes âgées.

Dans les gares, il devrait y avoir un stand « vieillards » ou « aide pour monter les valises dans les trains ! Il faut que ce soit bien affiché ! Vous direz à Monsieur Pepy qu'il y a beaucoup de gens âgés ! Il faudrait des panneaux lumineux : accueil du 5^{ème} âge avec des gens qui vous accompagnent au train ! Tous les gens galopent dans les gares et les TGV sont annoncés un quart d'heure avant le départ. Dans les gares, je suis un peu paumée... (C16)

On est d'une génération où on parlait moins vite. Maintenant souvent les gens n'articulent pas ! J'entends bien mais mes petits fils n'articulent pas ! Vous avez quelques fois des annonces sonores qui sont parfaites mais souvent c'est un brouhaha incompréhensible ! L'autre jour j'ai suivi la foule sans avoir compris l'annonce, c'est embêtant ! Vous entendez une annonce, vous êtes sur le pied de guerre et vous n'en comprenez qu'un mot « pickpocket » ! (C13)

Dans les bus, que les possesseurs de Carte Emeraude soient dispensés de validation de leur titre de transport, est plusieurs fois préconisé, afin de diminuer les risques de chute, lors des démarrages du véhicule. Ce problème d'instabilité des voyageurs âgés, dans le bus, est mainte fois évoqué...

Pour les utilisateurs de la carte Emeraude, éviter le compostage du coupon qui est obligatoire, et présenter seulement la carte au chauffeur ! Le motif de cette demande c'est l'instabilité des personnes âgées et la brutalité des démarrages qui est très inconfortable ! (M11)

Est souhaitée parfois une plus grande propreté des trains, du RER et des rames de métro.

Il faudrait embaucher pour nettoyer le RER ! C'est un défaut national ce manque de propreté ! Le métro de Stockholm, c'est si propre, qu'on pourrait manger par terre ! Les abords des voies en France, c'est repoussant ! Les couloirs, les sièges sont maculés : ça roule mais l'entreprise donne une très mauvaise image d'elle-même ! (C9)

La réhabilitation de certaines voies qui ne sont plus exploitées telle celle de la « petite ceinture » est préconisée, ainsi que son raccordement au tramway. Un **renforcement des**

offres de mobilité en direction des aéroports de Paris est également souhaité par ceux qui voyagent souvent et sont confrontés au port de leurs bagages...

Le tramway c'est dommage qu'il ne fasse pas le tour et qu'il ne rejoigne pas la petite ceinture à Pereire, porte Maillot, porte de Brancion... Ce ne serait pas mal de réhabiliter des modes comme cela ! (C75)

7b/ Concernant l'espace public parisien

Au regard de l'importance de la marche dans Paris et de la crainte des chutes, est souhaité un meilleur entretien de la voirie, des trottoirs en particulier, trop souvent perçus comme déformés et encombrés d'obstacles. Le stationnement et la circulation sur les trottoirs parisiens, des motos et deux roues de façon générale, sont vécus comme des obstacles voire des sources de danger pour les piétons âgés.

Il faudrait que tous les trottoirs soient en bon état ! Ils sont souvent réduits, on ne peut pas marcher à deux ! Il y a des plots pour que les voitures ne se garent pas, il y a un peu moins de crottes de chien... Il faut mettre des amendes pour tout ! (C9)

Améliorer les trottoirs ! Vous avez beaucoup de trottoirs sans descente pour aller dans la rue. Avec un caddy, c'est compliqué ! (C27)

L'encombrement des trottoirs avec les motos ! Il y a tellement de motos qu'on ne peut plus circuler à pied sur les trottoirs ! (M18).

Les trottoirs sont encombrés, il faudrait plus de civilité de la part des motocyclistes, libérer les espaces prévus pour la marche ! (M31)

Dans certains endroits de Paris, les trottoirs posent problème par leur étroitesse, il faudrait augmenter les voies piétonnes ! (M29)

Les pavés disjoints, les grilles d'arbres, c'est de l'entretien ! Et ça, c'est insuffisant ! Il y a eut une dégradation importante de l'entretien de la voirie ! (C56)

Je pense qu'il faut améliorer les trottoirs : il y a trop d'obstacles, il y a des plots, des motos et des vélos ! (M3)

Par rapport aux trottoirs et aux espaces piétonniers sont suggérées une réglementation plus sévère à l'égard des cyclistes et usagers de motos et scooters, une sensibilisation aux risques de chute des personnes âgées. Ce qui roule est perçu comme dangereux par les piétons âgés !

Il faut améliorer les transports de surface, être plus strict à l'égard des cyclistes sur les trottoirs et faire une campagne de prévention sur les risques de chute. Une amie de 87 ans a été bousculée dans la rue, elle est tombée, s'est cassé le col du fémur... Les chutes comment les prévenir ? (C17)

Je me suis « frittée » avec une bande de jeunes qui faisaient de la trottinette ! Je connais beaucoup de personnes âgées qui n'osent plus sortir à cause des vélos qui empruntent les trottoirs ! (C72)

Plusieurs personnes préconisent plus d'espaces verts dans Paris, plus de jardins et même de jardins potagers, ainsi que plus de lieux où marcher, s'asseoir, se rencontrer en extérieur. Ces demandes recouvrent celle de plus de lieux de convivialité dans la ville et d'espaces de

promenade agrémentés par la présence de la nature. Cette attente du développement du verdissement de la ville, particulièrement forte de la part de ceux qui ne partent plus en vacances, fait partie d'une attente plus globale **de ré enchantement des espaces publics parisiens.**

Pour Paris, il faut plus d'espaces verts, plus de place pour la marche, des lieux de détente pour les plus anciens... Il y a des quartiers de Paris plus favorisés que d'autres dans ce domaine ! (M28)

Qu'on repense la ville pour les piétons ! Paris est la ville la plus dense au m² de la planète !... Les Parisiens n'ont pas besoin de voiture avec les transports collectifs ! Il manque des lieux de rencontres, des petits squares, des coins « modo transport » permettant aux vieux de se reposer, de sortir... (M24)

Il faut beaucoup d'espaces verts et maintenir les petits commerces un peu partout ! (M7)

Veiller boulevard de Belleville où se tient le marché, à ce que ce soit un endroit où on ait du plaisir à marcher ! Or, c'est un lieu désagréable pour la marche, le sol est mal entretenu. Déjà on ferait ce qui a été fait sur le boulevard de la Villette ! Il y aurait de quoi faire un jardin. Ré amener du beau pour la marche ! La coulée verte est délicieuse ! (C72)

Plus de jardins !... Des petits jardins où l'on pourrait faire du jardinage, moi ça m'arrangerait, j'adore les jardins potagers ! Des endroits où les gens peuvent se rencontrer ! (C74)

Il faut multiplier les petits espaces verts avec bancs ! Mais quand il y a un terrain vague, on préfère construite ! (M37)

On aimerait avoir plus de points verts dans Paris ! Beaucoup de personnes âgées ne partent pas en vacances... C'est cher une résidence secondaire, c'est lourd ! (C13)

Est préconisé par quelques Parisiens, un développement des pistes cyclables dans Paris, afin de faciliter et de sécuriser l'usage du vélo. Cette préconisation émane des adeptes du vélo et de ceux qui accueillent très favorablement la politique de mobilité de la ville de Paris, en particulier qui sont d'accord avec une réduction de la voiture dans cette ville. Certains soulignent la dangerosité des couloirs partagés par les bus et les vélos et préconisent de vraies pistes cyclables dissociées des couloirs de bus.

Il faut continuer avec les voies cyclables, il faut les développer, toute la ville doit être aménagée de pistes cyclables ! Même les personnes âgées font du vélo ! (C10)

Le vélo ? Moi j'ai la trouille quand il faut partager les couloirs de bus ! Ils sont étroits ces couloirs. J'ai fait un peu de vélo au mois d'août parce qu'il y a moins de monde dans Paris... Il faudrait un abonnement associant vélo et transports collectifs, et surtout, régler le problème de la sécurité, ne pas les partager avec les bus : quand il y a des murets, on ne peut pas s'échapper ! (C36)

Il y a une politique en faveur du vélo mais le problème des cyclistes, c'est l'insécurité sur la route, donc ils empruntent les trottoirs... (C72)

La question du civisme et de la place réservée aux personnes âgées, aux inactifs dans la ville, se pose pour plusieurs personnes interrogées, par rapport à la densité de la population dans les espaces publics, aux rythmes urbains et aux craintes que suscite la foule... L'espace parisien a tendance à être perçu comme plus à destination des jeunes actifs, en bonne santé, que des personnes âgées, en moins bonne santé. La lenteur qui vient avec l'avancée en âge, est ressentie comme une lenteur subie. Elle est souvent associée à une perte d'assurance, d'aisance et de confiance en soi et est perçue comme allant à l'encontre des valeurs de la ville et en particulier de la vitesse.

Ce qui me frappe pour les personnes âgées, c'est la dangerosité de la rue ! Les gens vous bousculent, je trouve qu'il y a un problème de mauvaise éducation de la foule, ou de déni de la vieillesse ! Les gens âgés gênent, encombrent une population active... (C17)

On ne respecte plus les personnes âgées parce qu'il ne vont pas assez vite ! Le vieillard, il faudrait qu'il sorte rarement parce qu'il ralentit la vie de la cité ! (M6)

Des assises dans les espaces publics parisiens sont souhaitées par les personnes à mobilité réduite. Cette attente est issue du besoin ressenti par les plus vulnérables, de se reposer au cours d'un trajet, de faire une pause ou une halte. S'asseoir dans la ville est perçu comme un besoin difficile à satisfaire en dehors des lieux privés (cafés, bars). Il est à noter que cette attente récurrente de lieux où pouvoir s'asseoir dans les espaces publics parisiens est définie comme une forme de sécurité par rapport aux personnes fragilisées. Certes, le banc public est souvent mentionné spontanément, tant cet objet est une référence pour ces tranches d'âges !

Plus de bancs pour s'asseoir ! Cela fait partie de la sécurité parce que les personnes âgées se sentent fragiles... (M17)

Il y a un manque de bancs ! (M32)

Les bancs ! J'attendais le bus, il n'y avait aucun banc ! Même dans les squares, il n'y en a pas assez ! (C25)

La traversée des voies de circulation par les piétons devrait être améliorée, sécurisée, pour quelques personnes, surtout par rapport à la dangerosité attribuée aux motos, scooters et vélos. Là encore est souhaitée une réglementation plus sévère et une éducation au respect des piétons ;

Il y a eu beaucoup d'aménagements de faits sur les trottoirs, ce qui devrait être amélioré ce sont les moyens de traverser les rues, surtout par rapport aux deux roues ! C'est la mairie de Paris qui devrait se saisir de ce problème et intervenir auprès de l'Etat. Ce qu'on pourrait faire c'est améliorer les feux tricolores avec des moyens donnés aux piétons, avec par exemple un bouton à disposition des piétons... Il y a un manque de respect du piéton, il faut renforcer l'éducation des conducteurs de voitures et de deux roues...Pénaliser ! (M34)

Les vélos ont le droit de tourner au feu rouge et d'être à contresens de la circulation, et quand je vois des cyclistes avec le téléphone dans une main et le guidon dans l'autre, je me dis qu'il faudrait qu'ils respectent les piétons ! (C15)

La circulation automobile à Paris étant vécue comme une source de pollution, voire de nuisances et de dangers, nombreux sont les Parisiens et surtout les Parisiennes qui souhaitent que soit renforcée la réduction de son usage dans la ville et développée la piétonisation.

Ce que j'aimerais c'est qu'il y ait moins de voitures dans Paris ! Qu'il y ait une priorité au TC. Rue de Rivoli, quand on a fait les couloirs de bus, ça a provoqué un tollé, alors que maintenant c'est fluide la circulation des bus ! Ce n'était pas le cas avant ! (C76)

La piétonisation : il faut que la voiture n'envahisse pas tout ! Il y a encore trop de gens qui mettent leur voiture dehors... (C71)

Le Grand Paris suscite des attentes de renforcement voire de développement des transports collectifs dans la ville, mais aussi de banlieue à banlieue...

Qu'il y ait un développement des transports publics avec le Grand Paris qui facilite les déplacements des gens qui vont travailler de banlieue à banlieue. (C71)

7c/ Concernant les services à destination des personnes âgées

Les Parisiennes, notamment celles qui vivent seules sont plus sensibilisées à la perte des liens sociaux, voire au risque d'isolement, qu'aux problèmes de mobilité, au cours du vieillissement, à Paris. La disparition des amis, l'éloignement des enfants, membres de la famille, le rétrécissement du champ relationnel depuis l'arrêt des activités professionnelles, sont à la fois constatés, redoutés et fréquemment associés au processus du vieillissement.

Une ville adaptée aux personnes âgées ? C'est une ville où les personnes âgées ne soient pas seules, c'est une histoire de convivialité ! (M17)

Les échanges entre les êtres sont très importants ! Il y a plein de gens qui vivent seuls : arrêtons de nous isoler, de les isoler ! (M23)

La solitude, c'est autant un problème que la mobilité ! Petit à petit les amis disparaissent. Mes nièces habitent du côté de Gif-sur-Yvette, je ne vais pas les faire venir ! (C55)

Le problème qui se pose aux personnes âgées, c'est la perte du relationnel ! On se déplace moins mais je me rends compte qu'on ne se voit plus ! Même les gens qu'on rencontre à Cerisy ! (C56)

La notion de service apparaît caractériser l'ère dans laquelle nous sommes entrés aux yeux de certains seniors encore actifs. Le développement des services apparaît alors inéluctable, au regard du vieillissement de la population et du développement des TIC.

Je suis persuadé qu'on va devoir développer les services ! Le nombre de personnes âgées augmente, nous allons vivre de plus en plus longtemps et ce n'est qu'à 80 ans que ça commence à devenir difficile... Maintenant il va falloir y réfléchir à ces services ! (C60)

Quelques personnes s'opposent au développement de services à destination des seules personnes âgées, soit par crainte d'une stigmatisation des aînés, soit par refus d'investissements publics au profit exclusivement de la catégorie des personnes en situation de vieillissement, soit encore parce que estimant que beaucoup de choses ont été faites déjà pour cette catégorie de population.

Il est à noter que les plus satisfaits de l'existant soulignent toujours **les améliorations de modes de vie des personnes âgées**, par rapport aux générations précédentes. Est préconisée aussi soit une acceptation de la diminution de ses capacités et de ses mobilités, soit un entretien de soi par des pratiques d'entraînement aux mobilités cérébrales, sociales et physiques...

En Finlande, il y a une surprime de retraite si les personnes âgées suivent des cours de langue, parce qu'elles utilisent ainsi des zones inutilisées de leur cerveau ! C'est comme une terre en friche... Il y a une réciprocité entre mobilité cérébrale, sociale et physique ! Il faut que je fasse une bonne action et que j'apprenne quelque chose tous les jours ! Cela permet de rester vivant !... (C18)

Je ne veux pas une capitale adaptée pour les vieux ! Je veux une capitale pour tout le monde ! Rien n'est plus redoutable qu'une adaptation pour les vieux. Je ne veux pas aller en maison de retraite. Il faut faire plus pour les petits, les faibles, les jeunes. Nous, personnes âgées, par rapport à nos grands parents, il y a beaucoup de fait ! (M21)

Paris ne peut pas être dédié qu'aux personnes âgées ! Cela risquerait de devenir triste ! (M18)

Il y a pas mal de choses qui sont faites, on peut avoir quelqu'un pour vous accompagner, si vous allez voir le service social de votre arrondissement, on vous livre des repas, on vous facilite l'existence. Il y a des années, tout cela n'existait pas ! (C34)

Avec l'âge, les facultés se restreignent, donc il faut s'adapter, éviter de prendre des risques, accepter que l'univers se rétrécisse. Si la durée de vie augmente, c'est grâce à la médecine. Je ne vois pas comment les bus dans la circulation parisienne peuvent être moins brutaux ! On est apte à les prendre ou on ne l'est pas ! Il pourrait y avoir une disproportion entre les efforts demandés à la collectivité et les besoins de personnes âgées ! (C56)

Sont appréciés des éléments d'aménagement des espaces publics et de prise en considération des personnes à mobilité réduite, tels l'abaissement des trottoirs sur les passages piéton, les planchers bas des bus, le verdissage de voies piétonnes, les petits bus.

Je trouve que Paris devient de plus en plus agréable. Dans ce quartier, au Père Lachaise, à Gambetta il y a plus de voies piétonnes, de voies pour les piétons et les vélos... (C76)

Quelques personnes ont le sentiment en revanche, que peu de choses sont faites pour les personnes âgées à Paris qui est perçu comme une **ville pour les jeunes actifs aisés**. Ou bien les améliorations apportées dans le domaine de l'accessibilité sont perçues comme plus à destination des handicapés moteurs, qu'à destination des personnes âgées en général.

Je pense que Paris est en train de s'isoler : c'est une ville d'étudiants, de jeunes cadres ! Elle perd ses vieux. On voit moins de vieux qu'avant à Paris ! Ce n'est pas une ville de vieux, c'est une ville de loisirs et de consommation de luxe ! (M22)

On fait des choses pour les personnes handicapées, pour les personnes âgées, pas grand-chose ! Les marches des autobus, les escaliers du métro peuvent être rédhitoires ! On a beaucoup fait pour les jeunes, mais pas beaucoup pour les personnes âgées ! (...) C'est une ville ghetto Paris ! Ce que j'aimais dans le 12^{ème} c'est que c'était très mélangé en termes de populations. Il faut favoriser des lieux où les personnes âgées se sentent accueillies ! Aux terrasses de café, il n'y a que des jeunes, des trentenaires ! Déjà des lieux où il n'y ait pas ces musiques épouvantables qui ne permettent pas de se parler. Qu'il y ait des lieux un peu tranquilles où tout le monde puisse aller ! (C51)

Les offres des associations et de la ville de Paris à destination des personnes âgées sont mentionnées. Si des associations telles celles auxquelles appartiennent les personnes interrogées : Old up et Araxa, apparaissent comme susceptibles d'apporter de l'aide à leurs membres, il est fréquent que soit rejetée la compagnie de personnes âgées et repoussée le recours aux services de la ville. A ce propos, il est intéressant de souligner à quel point les plus favorisés au plan social, en particulier, refusent la compagnie des personnes âgées, voire revendiquent de ne pas en fréquenter ! Sans doute faut-il voir là, encore un signe du déni de son propre vieillissement – déni qui semble renforcé par un niveau social élevé...

Il y a beaucoup d'associations, de clubs pour les personnes âgées, mais je n'aime pas cela ! J'ai toujours été très indépendante et rencontrer des personnes âgées qui ne vous parlent que de leurs petits bobos, ça non ! Je préfère la compagnie des gens plus jeunes ! (C6)

Quand on commence à ressentir une difficulté, peut-être faut-il appartenir à une association pour se retrouver avec d'autres personnes, dans la même situation, pour qu'il y ait des sorties organisées. Il faut entretenir la mobilité des gens qui vieillissent ! Cela s'entretient ! (C46)

Sont souhaitées pour les personnes âgées, des offres d'activités associatives telles des offres de mobilités sportives, permettant un entretien physique et de maintenir des liens sociaux. La vie de quartier - tant abordée à propos de l'arrondissement habité - s'avère également importante au sein des attentes, en tant que source de liens sociaux et de convivialité. Sont préconisées, pour les personnes en situation de vieillissement, des participations citoyennes, à l'échelle de leur quartier.

La marche nordique ! Qu'il y ait plus d'associations comme « Marche et forme », des activités de cet ordre là ! On a des rendez-vous : ça m'a obligée à y aller ! Le lien social se distant si gravement que les gens se jettent dans les bras du Front National ou d'une religion ! Favoriser le lien social ! Ici il y a des conseils de quartier, des repas de quartier... (C54)

J'apprécie cette convivialité à l'échelle des transports collectifs et du quartier ! Il existe une vie de quartier faite de relations appréciables qui ne se limitent pas au seul immeuble, qui comprend le voisinage. Il faut mesurer cela à l'aune de sa personnalité, mais avec l'âge, on a plus de facilités de contacts, parce qu'on n'a plus de contraintes ! (C57)

Est préconisée parfois une aide en termes de mobilité de la part de jeunes étudiants. Ces demandes d'échanges intergénérationnels sont cependant relativement rares : elles portent sur des services de mobilité, de lecture, de bricolage et d'initiation à l'informatique, et émanent de femmes aisées, vivant seules et bénéficiant déjà de ce type de service, au moins en termes d'aide ménagère...

Que les jeunes qui n'ont pas beaucoup d'argent mais une voiture, offrent des services de mobilité ! Et qu'ils aient des notions de bricolage, d'informatique... Cela pourrait être des garçons et des filles, des étudiants qui se grouperaient et offriraient leurs services aux personnes âgées dans le 16^{ème}, le 8^{ème} ! (...) Moi, j'ai un étudiant en médecine qui vient me lire les journaux, qui m'aide à remplir mes fiches de sécurité sociale. Mais je lui apprends des tas de choses ! (C41)

Des personnes de catégories sociales modestes souhaiteraient le développement à Paris, de **services de transports dédiés aux personnes âgées**, que l'on pourrait qualifier à la fois **d'écologiques et à dimension touristique**. Ainsi sont proposés des pousse-pousse à vélo ou des petites carrioles tirées par des chevaux. Emerge dans l'attente de ce type de services de transport pour personnes âgées, un rêve de nature dans la ville, un souhait de ralentir le rythme, d'en revenir à l'énergie tout à fait renouvelable de la force musculaire, quelle soit de l'homme ou du cheval...

Transporter deux ou trois personnes à bicyclette, ça c'est intéressant pour les personnes âgées ! Avec un chariot et un type qui conduit la bicyclette et qui dépose la personne âgée devant chez elle, comme le font les taxis motos et comme les pousse-pousse à Singapour... (C73)

Sont demandées plus largement des offres de services d'accompagnement humain, dans les espaces des transports collectifs, ne serait-ce que pour que les personnes aidées reprennent confiance en elles. Un besoin de réassurance est maintes fois exprimé qui repose sur de la présence humaine, du contact, de l'accompagnement. Sont évoqués aussi **des services de covoiturage**.

Quand je suis dans les escaliers du métro, je tiens à me tenir !... Peut-être faudrait-il quelqu'un qui vous accompagnerait, qui vous donnerait des conseils pour qu'on reprenne confiance ! Je me force à monter quelques marches ! Ce qu'il faudrait ce sont des « rééducateurs à la marche et à la montée » ! C'est vrai que c'est beaucoup dans la tête ! Une amie qui avait une canne l'a oubliée : elle ne s'en était pas aperçue ! (C47)

Il faudrait des accompagnateurs pour les personnes âgées dans le métro, pour les diriger, pour prendre les escaliers, de l'aide à la personne pour les aider à prendre les tickets... (M7)

On devrait pouvoir créer beaucoup de choses avec le covoiturage ! A Lyon, il y a du covoiturage pour aller aux spectacles. A Paris, on pourrait le faire aussi ! Développer le covoiturage. J'ai une cousine de 80 ans qui a une complémentaire qui lui offre un forfait pour des taxis, une flotte de voitures : ils se chargent de la véhiculer ! C'est une bonne solution... Les chauffeurs sont très attentionnés, portent les valises... Cela créerait des emplois ! Il faut vraiment éviter les chutes. Ce serait presque de la prévention par rapport aux chutes ! (C18)

Le maintien des commerces de proximité dans les différents arrondissements et quartiers est également souhaité. Ces commerces de proximité sont perçus comme étant des sources de contacts avec les personnes âgées, voire d'assistance de celles-ci.

Il y a un besoin de commerces de proximité pour faire le lien avec ces personnes âgées ! Il faudrait conserver le commerce de proximité, il apporte aussi du service. C'est une assistance pour les personnes en âge avancé ! (M9)

7d/ Récapitulatif des attentes en fonction des situations de vieillissement et types de mobilités

Les attentes exprimées sont à différencier selon les situations de vieillissement et types de mobilité des personnes interrogées. Ainsi pour :

- « **Les experts en mobilités choisies** » : leurs attentes portent sur un enrichissement de la palette des offres de mobilité en développant **les dimensions qualitatives, sensibles, écologiques** et sur la lisibilité des réseaux de TC, notamment du réseau bus ; ces experts, très compétents quant aux réseaux, sont exigeants en termes de **confort, d'ambiances** et sensibilisés à l'accessibilité des TC ;

Augmenter le nombre d'escaliers mécaniques dans le métro et augmenter la fréquence et la régularité des bus ! On a beaucoup de retard par rapport aux PMR : il y a beaucoup de stations de métro inaccessibles pour les PMR... (C66)

Pour la ville, il faudrait des voitures électriques ! Je donnerais une prime à celui qui achèterait une voiture électrique pour la ville et qui utiliserait le train pour les grands déplacements... (C63)

Ces experts connaissent bien les réseaux de TC et sont ceux qui développent le plus des **stratégies d'évitement des longs changements de métro**, qui expérimentent des changements par l'extérieur.

- « **Les résistants pour une mobilité autorisant une vie normale** » : au regard de l'importance de la marche dans leurs pratiques de mobilité et de leur sensibilisation aux risques de chutes, leurs attentes portent surtout sur **l'entretien des espaces publics piétonniers** et en particulier des trottoirs, pour prévenir les chutes ; l'attente d'assises est également exprimée et préconisée une revalorisation de la lenteur ;

Il pourrait y avoir plus de taxis, de taxis collectifs ! (C62)

Je vois des vélos fiacres, ça pourrait être réservé à des personnes à mobilité réduite ! Si on pouvait leur réserver avec un tarif raisonnable, en mensualisant les chauffeurs, ce serait bien... (C69)

La platitude des trottoirs c'est très important ! Les raccordements ne sont pas toujours bien faits... (C64)

La rapidité n'est plus la même quand on vieillit ! On met plus de temps à faire les choses, c'est fatigant de se dépêcher ! On devrait faire l'éloge de la lenteur... (C21)

Ces « résistants » expriment aussi des besoins de **réassurance, de maîtrise de l'information** dans leurs déplacements. Ils souhaitent aussi **plus de présence humaine** dans les espaces de transport.

Quand on vieillit, on perd confiance en soi ! J'ai besoin de me rassurer, de demander si c'est bien le train pour Saint Cloud... On a des petits oublis pour de petites choses.

On perd du temps à se réassurer et dans les TC, une présence humaine rassure ! Les bornes ça ajoute à l'anxiété... (C13)

- « **Les résignés aux mobilités de proximité** » : leurs attentes portent sur l'animation et la convivialité des quartiers, le développement des voies piétonnes, des espaces verts, **le réenchantement** et la **dimension conviviale des espaces publics**, du quartier, les dessertes de proximité, les arrêts, **les assises** ;

Ce qui manque pour les vieux, c'est des salles où rencontrer des gens, échanger des idées, c'est ce qui manque dans le 20^{ème} arrondissement. Pouvoir se rencontrer, jouer à des jeux de belotte... On ne nous indique pas ces lieux ! (C74)

Quand je suis arrivée ici, j'ai fait un pot : tout le monde m'appelle Yvonne dans l'immeuble ! Il faut créer des liens dans les immeubles, dans les quartiers ! (C22)

- « **Les presque immobiles** » : leurs attentes quand ils ont de petites retraites, portent sur un **soutien financier**, le développement de **services à domicile**, l'information sur les droits et services auxquels ils peuvent avoir recours, sur la tarification des TC, la solidarité de voisinage, les taxis et ambulances pour les soins, **les mobilités accompagnées** ;

Il y a le PAM, mais c'est assez cher, il faudrait qu'il y ait des choses comme ça mais gratuites ! (C67)

En vieillissant on a intérêt à avoir des services près de chez soi, à avoir un réseau de gens qui vous connaissent... La cardiologue, elle venait ici pour mon mari... J'ai trouvé mon généraliste dans l'immeuble ! (C12)

Je préférerais avoir un chauffeur qu'une cuisinière ! (C16)

7e/ Les notions de qualité et de sécurité dans les transports collectifs

La politique de la ville de Paris, en termes de mobilité, est appréciée : la réduction de la circulation automobile, la création de couloirs de bus, de pistes cyclables, et les offres de transports collectifs dans Paris sont perçues positivement et ce, quel que soit le quartier habité. Beaucoup de personnes interrogées se considèrent dès lors comme des « privilégiés » en tant que Parisiens.

Je suis un privilégié : je peux me permettre un choix de transport et de déplacements. Les modes de transport sont rapides et bien organisés. D'ici, je peux aller partout dans Paris ! La mairie de Paris a fait de gros efforts pour la circulation des bus. Je n'utilise plus la voiture dans Paris ! (M13)

La notion de qualité des transports collectifs est définie par des Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans, par :

- **l'accessibilité** : il s'agit d'un thème majeur, largement développé dans tous les entretiens, et est préconisé une absence de dénivelé quel que soit le mode,
- **l'information** : celle-ci soit être compréhensible, suffisamment lisible ou audible,
- **le confort** au cours du trajet et lors des temps d'attente : ce confort est éprouvé dès lors qu'existe la possibilité de s'asseoir, pour éviter les risques de chutes,
- **la fiabilité** en termes d'horaires et de fréquence : si à ce niveau le métro est jugé satisfaisant, en revanche certaines lignes de bus pâtissent de fréquences insuffisantes.

Mettre tous les bus, rames de métro, RER sur le même niveau pour y accéder. Avoir une présence humaine dans les gares et les stations, multiplier les abris et les places assises aux arrêts de bus ! (M10)

Mais la notion de qualité des transports collectifs recouvre aussi **des registres d'attentes plus subjectifs**, tels **le civisme et la convivialité**, au sein des espaces de transport, des lieux d'attentes et au sein des véhicules. Il est à noter à ce niveau, que **les femmes ont une perception globalement plus positive** que les hommes des attitudes des autres usagers, relatent plus souvent que ces derniers, de belles rencontres dans les transports collectifs.

La notion de sécurité concerne surtout la dimension **physique**, au regard de l'importance des craintes de chutes et exige :

- **une accessibilité** des transports collectifs, qui recouvre une absence de ruptures brutales de rythme, de dénivelés,
- **des lieux où s'asseoir** dans la ville et dans les espaces d'attente des transports collectifs,
- **une présence humaine**, voire des services d'accompagnement,
- **de l'information** en vue de répondre au besoin de réassurance et de repérage des équipements tels les ascenseurs et les escalators.

7f/ Les projets de vie et attentes

Cette notion de projet de vie que nous reprenons et empruntons aux travaux que nous avons menés précédemment avec la Fing, dans le cadre de la recherche-action intitulée « *Projets de vie et de mobilité durable : pour bien vieillir dans les territoires en 2030* », nous apparaît susceptible de fournir un dernier éclairage sur les attentes des personnes interrogées, leurs souhaits et aspirations.

- « **Les experts en mobilités choisies** », qui se vivent comme sans problème de santé, encore très investis dans leurs activités professionnelles ou citoyennes, ont de multiples projets de vie tant **professionnels qu'associatifs**. La vie associative ou intellectuelle semble stimulante.

Je fais partie du conseil de quartier ! Quand j'ai été à la retraite à 60 ans, j'ai voulu m'investir dans la vie de quartier. C'est un moyen formidable de connaître beaucoup de monde ! Je trouve cela délicieux ! (C72)

Il faudrait changer le regard de la société sur les vieux, des vieux sur la société et des vieux sur eux-mêmes, et clamer haut et fort que la vieillesse n'est pas un naufrage ! Tout le monde médico-social ne fait qu'accélérer la dépendance ! Il n'y a jamais de statistiques sur le monde des militants : ce sont des gens en meilleure santé... Se maintenir en bonne santé est un devoir ! (C64)

- « **Les experts en mobilités choisies** » et « **résistants pour une mobilité autorisant une vie normale** » qui se sentent en bonne santé et qui sont satisfaits de leurs itinéraires de vie, ont le souci majeur de **prendre soin d'eux-mêmes**, de s'entretenir physiquement et culturellement, d'entretenir un réseau relationnel grâce à une vie associative ou intellectuelle. Il s'agit souvent de femmes vivant seules. **La marche** fait partie alors des pratiques majeures de mobilité et d'entretien de soi et sont appréciées les offres d'activités sportives et culturelles. Une attente d'un développement de ces offres existe dans certains arrondissements tel le 20^{ème}.

J'ai une philosophie qui consiste à dire : je veux vivre le plus heureuse possible ! J'ai fait un petit bilan de santé il y a deux ans. J'ai 66 ans, les enfants sont élevés, donc je suis heureuse ! (C32)

J'ai fait beaucoup de sport dans ma vie, du tennis. La marche, le cardiologue m'a dit : « vous marchez au moins 40 minutes par jour » ! Maman, c'était comme cela aussi ! Le parc Montsouris m'est très familier, le cinéma l'Arlequin où je vais souvent, St Germain ou Odéon... (C70)

Un sauna : il n'y en a pas dans le 20^{ème} où les vieux peuvent aller détendre leur os. Il faudrait des piscines plus adéquates aux personnes âgées, aménagées pour elles, avec au moins un bassin qui leur soit réservé, où ils peuvent s'agripper.... (C74)

- « **Les résignés aux mobilités de proximité** », dont des personnes qui depuis leur retraite, craignent un isolement progressif et souhaitent **avoir une utilité sociale**, sont **en quête de liens**, y compris familiaux, d'activités partagées à l'échelle du quartier.

Pour moi la retraite, c'est un deuil ! Je me suis beaucoup occupée d'enfants pendant mon boulot. J'ai fait un peu de bénévolat, pour éviter un peu ce deuil... Je cherche un bénévolat pour me rapprocher d'une association et m'occuper des autres... (M41)

Si dans d'autres territoires où nous nous sommes intéressés aux situations de vieillissement, la maison faisait l'objet de projets d'aménagement et d'investissements, à Paris ces types de projet n'existent guère par rapport aux appartements habités. Seuls ceux qui habitent en rez-de-chaussée et qui bénéficient d'un petit jardin, s'investissent dans l'entretien de celui-ci.

Il y a des jours où je ne sors pas du tout ! Je suis resté à regarder mon jardin l'été dernier. (C62)

L'entretien d'une résidence secondaire peut cependant faire partie des projets de vie pour les bi-résidentiels.

J'aimais beaucoup les voyages mais je suis obligée de faire des choix financiers, si je veux conserver cette résidence secondaire... (C76)

- Pour « **les presque immobiles** », le principal projet de vie est de conserver sa mobilité et notamment de continuer à pratiquer **la marche** ! Et ainsi le maintien de la marche devient un objectif et une fin en soi. La question des **assises dans les espaces publics et de transport** est également primordiale, l'attente de **confort** étant renforcée par l'existence de handicaps physiques.

Je fais de la gymnastique quelques minutes le matin. Une personne âgée, si elle cesse de marcher elle est foutue ! (C25)

Il faudrait plus de lieux où s'asseoir, de bancs ! Ils ont été retirés par rapport aux SDF... Il faudrait plus de bancs publics dans la ville ! (C67)

- « **Les résignés aux mobilités de proximité** » comme les « **presque immobiles** » souhaitent le plus souvent rester à domicile le plus longtemps possible et éviter de finir leur vie en maison de retraite. Ces personnes sont fortement en attente à moyen terme, de **bénéficiaire de services à domicile** mais redoutent souvent de ne pas avoir les moyens suffisants pour y avoir recours et insistent sur la nécessité de formation du personnel.

J'espère rester debout, en lien, avoir tout un réseau de gens, tenir jusqu'au dernier matin ! J'ai la trouille des maisons de retraite et j'essaie de vivre le présent ! (C21)

Quand je vois mon amie aveugle, elle est complètement dépendante ! C'est bouleversant ! Elle m'a dit « Je vais faire ce que je t'ai dit, j'espère que le Bon Dieu me le pardonnera ! ». Elle mis son appartement en viager, donc elle peut avoir des aides... Ce qu'il faut, c'est former du personnel ! (C22)

Rares sont les anticipations par rapport a son propre vieillissement et les personnes de cet échantillon qui ont aménagé leur logement par rapport à d'éventuels futurs handicaps. Seule est évoquée la pose de poignets dans une salle de bain. En revanche le choix d'un logement dans un quartier considéré comme bien desservi par les TC, est perçu comme une forme d'anticipation par rapport au vieillissement.

8/ Mise en perspective des résultats par rapport aux attentes génériques

Selon une recherche documentaire conduite récemment par Marion Tillous, dans le cadre d'une autre recherche menée pour le Prédit, « *la littérature existante permet de distinguer un certain nombre d'attentes génériques de la part des personnes vieillissantes. Leur diversité conduit à constater que les populations vieillissantes ont une mobilité protéiforme, qui peut permettre de remettre en cause le culte de la mobilité fondée sur la seule vitesse. La première de ces attentes est justement un rythme calme. Il est également possible d'identifier : l'autonomie physique et la liberté (comme autonomie de choix) ; la proximité et la sociabilité ; la sécurité (physique) et le confort ; la citoyenneté ou, en d'autres termes, la volonté de participer à la vie de la cité ; la possibilité d'accompagner un tiers et celle de porter des paquets/sacs ; l'information, la réassurance ou maîtrise de l'incertitude, la communication avec des proches* »...

Dans le contexte de Paris intra-muros, nous constatons qu'**une partie de ces attentes génériques est confirmée** :

- **le rythme calme** : ce rythme est d'autant plus nécessaire qu'il est en contradiction avec celui de Paris, caractérisé par le stress, l'impatience, la vitesse ; de surcroît, les stratégies d'évitement des mobilités lors des heures de pointe confirment cette attente générique ;
- **l'autonomie physique et la liberté de choix** : cette double attente apparaît très prégnante à Paris et satisfaite par la palette d'offres de transports collectifs, de loisirs, la pratique de la marche, la proximité des commerces, quel que soit le quartier habité ;
- **la sociabilité** : cette attente apparaît d'autant plus grande chez les personnes vivant seules, celles n'ayant plus d'activités professionnelles ou associatives, qui sont en quête de lien social ;
- **la sécurité physique et le confort** : sont des deux attentes majeures à Paris, au regard de la dimension fatigante de la ville, de la foule dans certains espaces, de la crainte des chutes, du souci de pouvoir s'asseoir lors de l'attente d'un transport collectif et au cours des trajets ;
- **la maîtrise de l'incertitude** : est une attente majeure également chez les personnes interrogées qui n'ont plus de mobilités routinières ;
- **aménités** : bien que Paris offre de nombreux loisirs, cette attente porte sur les espaces publics parisiens et la vie de quartier.

En revanche, **d'autres attentes génériques** n'apparaissent très faiblement parmi les attentes exprimées spontanément par des Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans, telles :

- **le rythme choisi** : cette attente semblant satisfaite depuis la retraite, l'arrêt ou le ralentissement des activités professionnelles, elle n'est donc que peu exprimée ;
- **la citoyenneté** : cette attente n'apparaît que peu prégnante, puisque satisfaite par les offres associatives, de transports collectifs, l'abandon de l'usage de la voiture dans Paris, qui est vécu implicitement comme un acte citoyen ; cependant cette citoyenneté apparaît pouvoir être développée à l'échelle du quartier et notamment pour « les résignés aux mobilités de proximité » ;
- **proximité spatiale et géographique** : cette attente est faible au regard de la proximité des commerces et des TC ; cependant elle existe pour les « résignés aux mobilités de proximité » et les « presque immobiles » ;
- **les solidarités intergénérationnelles** : cette attente est exprimée en mineur parce que contrecarrée par le souci de ne pas « peser » sur les jeunes générations, au regard des difficultés que connaissent ces dernières : d'emploi en période de crise, de logements au regard des coûts du marché immobilier à Paris...;

ANNEXES

1/ Outils de recueil de l'information

« *Le renoncement aux différents modes de transport collectif, de la part de Parisiennes et Parisiens âgés* »

I/ Questionnaire filtre

I/ Situation des personnes interrogées

Bonjour, je m'appelle.... Je réalise une recherche pour le PREDIT (programme de Recherche et d'Innovation pour les Transport Terrestres) du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer. Cette recherche porte sur : **les mobilités des Parisiens et Parisiennes âgées de plus de 65 ans.**

Sexe : F H

- Est-ce votre cas : **avez-vous plus de 65 ans** ? OUI NON
- Quel est **votre âge** exactement ?.....

Si oui :

Accepteriez-vous de m'accorder un entretien, sur le thème de vos mobilités ? OUI NON

Je vous garantis le respecter votre anonymat, ainsi que celui de toutes les personnes interrogées dans le cadre de cette recherche.

Je souhaiterais avant de réaliser cet entretien, vous poser au préalable, quelques questions afin de **mieux vous situer.**

- Quelle est votre **situation familiale** ?
 - o Célibataire
 - o Veuf ou veuve
 - o Divorcé(e) ou séparé(e)
 - o Marié, pacsé ou vivant maritalement
- Avez-vous des **enfants** ? OUI NON
 - o Si oui, combien d'enfants avez-vous ?.....
 - o Quel est l'âge de votre ou de vos enfants ?.....
- Avez-vous des **petits-enfants** ? OUI NON
 - o Si oui, combien de petits enfants avez-vous ?.....
- Exercez-vous encore une **activité professionnelle** ? OUI NON
 - o Si oui, laquelle ?.....
 - o Si non, quelle était votre profession quand vous étiez actif ?.....
 - o Si conjoint(e) : quelle est ou quelle était **la profession de votre conjoint(e)** ?
.....

- **Depuis combien d'années habitez-vous Paris ?**.....
- Dans quel **arrondissement de Paris** habitez-vous ?.....
- Quel est le **nom de la rue** dans laquelle vous habitez ?.....
- De **combien de pièces** est constitué votre logement ?.....
- De votre logement parisien, êtes-vous ?
 - o **propriétaire**
 - o **locataire**
- Possédez-vous une **résidence secondaire** ? OUI NON
 - o Si oui, dans quel département ?.....
- Parmi ces modes de transports, quels sont **ceux que vous utilisez** actuellement?
 - o Train
 - o RER
 - o Tramway
 - o Métro
 - o Bus
 - o Vélib
 - o Vélo
 - o Voiture
 - o Moto
 - o Taxi
- Parmi ces modes de transports, y en a t-il **que vous avez utilisés, mais que vous n'utilisez plus actuellement** ? OUI NON Si oui, lequel ou lesquels ?
 - o Train
 - o RER
 - o Tramway
 - o Métro
 - o Bus
 - o Vélib
 - o Vélo
 - o Voiture
 - o Moto
 - o Taxi
- Avez-vous le **permis de conduire** ? OUI NON
 - o Si oui, en quelle année, précisément avez-vous passé votre permis de conduire ?.....
- Possédez vous une **voiture** ? OUI NON
- Possédez-vous un **téléviseur** ? OUI NON
- Possédez-vous un **ordinateur** ? OUI NON

- Possédez-vous un **téléphone portable** ? OUI NON
- Combien de **temps de marche** estimez-vous faire au quotidien en moyenne, à l'extérieur de votre domicile ?
 - Moins d'un quart d'heure
 - Un quart d'heure à une demi heure
 - Une demi heure à une heure
 - Plus d'une heure
- Estimez-vous avoir des **problèmes de santé** ? OUI NON
- Prenez-vous des **médicaments quotidiennement** ? OUI NON
- Portez-vous des **lunettes** ? OUI NON
- Vous arrive t-il, pour marcher, d'utiliser :
 - une **canne** ? OUI NON
 - Si oui, vous arrive t-il d'utiliser :
 - un **déambulateur** ? OUI NON
 - **l'aide d'une autre personne** ? OUI NON
- Portez-vous un **appareil auditif** ? OUI NON
- Avec laquelle de ces trois affirmations êtes-vous le plus d'accord, vous concernant :
 - Je me sens **autant en forme** que quand j'étais jeune
 - Je me sens **moins en forme** que quand j'étais jeune
 - Je me sens **presque handicapé(e)** en termes de mobilité

II/ Guide d'entretien semi directif

Dans un premier temps, je vous ai posé des questions assez précises afin de vous situer, maintenant dans le cadre de cet entretien, je vais vous poser des questions ouvertes auxquelles je vous demande de bien vouloir répondre **le plus spontanément possible**.

Thème 1 : Le vécu de l'arrondissement et du quartier parisien habité (20')

Pour commencer, j'aimerais que vous me racontiez **les lieux où vous avez habité** au cours de votre vie : **les villes, les régions voire les pays où vous avez vécu ?**

(Laisser répondre et relancer sur tous les éléments spontanément abordés)

Quand et en quelles circonstances avez-vous décidé d'habiter à Paris ?

Y a-t-il à votre avis, **des avantages à habiter Paris ?**

Si oui, quels avantages présente le fait d'habiter Paris ? Pourquoi ?

Si non, pourquoi ?

Y a-t-il à votre avis, **des inconvénients à habiter Paris ?**

Si oui, quels inconvénients présente le fait d'habiter Paris ? Pourquoi ?

Si non, pourquoi ?

Qu'est-ce qui caractérise à vos yeux, **l'arrondissement de Paris dans lequel vous habitez ?**

Pourquoi ?

Qu'est-ce qui caractérise à vos yeux, **la rue et le quartier de Paris dans lequel vous habitez ?** Pourquoi ?

Y a-t-il des éléments que **vous appréciez particulièrement dans votre quartier ?**

Si oui, lesquels et pourquoi ?

Si non, pourquoi ?

Y a-t-il en revanche, dans votre quartier, **des éléments que vous n'appréciez pas ou que vous déplorez ?**

Si oui, lesquels et pourquoi ?

Si non, pourquoi ?

(Relancer à propos de ces deux dernières relances sur tout élément spontanément évoqué, relatif aux offres de mobilité et de transports collectifs, que ce soit en termes d'éléments positifs ou négatifs).

Quelles sont **les offres de transports collectifs dont vous pouvez bénéficier** dans votre quartier ? Que pensez-vous de ces différentes offres ? Pourquoi ?

(Relancer sur toutes les offres spontanément abordées)

Thème 2 : Les mobilités et modes de transport utilisés au cours de la vie (20')

J'aimerais que vous me racontiez **vos** **mobilités et en particulier des modes de transport que vous avez utilisés** tout au long de votre vie....
(Laisser répondre et relancer sur tous les éléments spontanément abordés)

Y a-t-il des **modes de transport que vous avez utilisés plus que d'autres** à certaines époques de votre vie ? Si oui lesquels ? A quelle époque les avez-vous utilisés ? Pourquoi ?
Si non, pourquoi ?

Y a-t-il en revanche, **des modes de transport que vous avez moins utilisés que d'autres** à certaines époques de votre vie ? Si oui lesquels ? A quelle époque les avez-vous moins utilisés ? Pourquoi ? Si non, pourquoi ?

Quelle place avez-vous accordé dans votre vie :

- à la **voiture** ? Pourquoi ?
- aux **transports collectifs** ? Pourquoi ?
- à la **marche** ? Pourquoi ?

Thème 3 : Les mobilités actuelles, les modes de transports utilisés ou non (30')

J'aimerais que vous me parliez maintenant de vos **mobilités quotidiennes actuelles**, que vous me racontiez quels sont les types de déplacements que vous faites au quotidien....
(Laisser répondre et relancer sur tous les éléments spontanément abordés)

Avez-vous **d'autres mobilités, plus exceptionnelles, moins quotidiennes** ?

Quelles sont ces mobilités ? En quelles circonstances avez-vous ces mobilités ? Quels types de déplacements faites-vous ? Quels modes de transport utilisez vous alors ? Pourquoi ?

Y a-t-il aujourd'hui, **des modes de transport que vous utilisez plus fréquemment** que d'autres ? Si oui lesquels ? Pourquoi utilisez vous ces modes de transport ? Si non, pourquoi ?

Ces modes de transport que vous utilisez fréquemment que d'autres, **présentent-ils des avantages** à vos yeux, par rapport à d'autres modes ?
Si oui lesquels et pourquoi ? Si non, pourquoi ?

Y a-t-il en revanche, aujourd'hui, **des modes de transport que vous n'utilisez pas ou plus** ?
Si oui lesquels ? Pourquoi n'utilisez vous pas ou plus ces modes de transport ? Si non, pourquoi ?

Ces modes de transport que vous n'utilisez pas ou plus, **présentent-ils des inconvénients** à vos yeux, par rapport aux autres modes ? Si oui lesquels et pourquoi ? Si non, pourquoi ?

Y a-t-il **des modes de transport collectifs auxquels vous avez personnellement définitivement renoncés** ? Si oui, lesquels et pourquoi ? Quand et en quelles circonstances y avez-vous renoncé ? Si non, pourquoi ? (Laisser répondre et relancer sur tous les éléments et sur toutes les raisons de renoncement spontanément abordés)

Thème 4 : Les représentations des différents modes de transport collectifs et des mobilités virtuelles (15')

Quels sont à votre avis, en règle générale, **les modes de transport collectifs préférés des personnes âgées** ? Pourquoi ?

Qu'est-ce qu'apprécient en particulier les personnes âgées dans chacun de ces modes de transport ? Pourquoi ?

Quels sont à votre avis, en règle générale, **les modes de transport collectifs rejetés par des personnes âgées** ? Pourquoi ?

A votre avis, quelles sont **les raisons des rejets** de ces modes de transports collectifs, de la part des personnes âgées ?

Quelles sont à vos yeux, **les principales raisons pour lesquelles les personnes âgées renoncent parfois** à certains modes de transport collectifs ?

Vos m'avez dit beaucoup de choses sur les différents modes de transport... Pourriez-vous maintenant me parler de vos **mobilités virtuelles** ? En avez-vous ? Quelles sont-elles ?

(Si possession d'un ordinateur) Quels usages avez-vous de votre ordinateur ? **A quoi vous sert-il** ?

(Si possession d'un téléphone portable) Quels usages avez-vous de votre téléphone portable ? **A quoi vous sert-il** ?

Thème 5 : les attentes (10'):

Quelles seraient à vos yeux, **les améliorations qui devraient être apportées** aux différents modes de transports collectifs pour que les personnes âgées les utilisent le plus longtemps possible ? Pourquoi ?

Pour **améliorer les mobilités des Parisiens et Parisiennes âgées** que préconiseriez-vous ? A qui adresseriez-vous ces préconisations ? Pourquoi ?

Dans l'idéal, que serait à vos yeux, **le Paris des personnes âgées** ? Quelles seraient les caractéristiques d'une capitale adaptée aux personnes âgées ? Comment y vivrait-on ?

Je vous remercie.

2/ Tableaux détaillés des caractéristiques des personnes interrogées

Tableau n°1 des caractéristiques détaillées de l'échantillon

N° de l'entretien réalisé par C= Catherine Espinasse, M = Michel Mergoïl
 Arrondissement et quartier ; Genre ; Ages ; Situation familiale ; Propriétaire ou locataire ;
 Possession d'une résidence secondaire (R.S) et numéro du département ;
 Possession ou non d'une voiture ; Types de handicaps ;
 Estime ou non avoir des problèmes de santé ;
 Auto évaluation de sa forme :
 1 = je me sens autant en forme que quand j'étais jeune
 2 = je me sens moins en forme que quand j'étais jeune
 3 = je me sens presque handicapé en termes de mobilité

N°	Arrondissement et quartier	Genre	Age	Situation familiale	Locataire Propriétaire RS	Auto	Handicap	Problèmes de santé	Auto évaluation de sa forme 1/2/3
C1	9 ^{ème} St Georges	F	80	Divorcée	Propriétaire RS 78	Oui	Lunettes Médicaments	Non	2
C2	5 ^{ème} Mouffetard	H	83	Veuf	Propriétaire RS 39	Oui	Lunettes Médicaments	Non	1
C3	5 ^{ème} Gobelins	F	87	Veuve	Locataire	Non	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Non	2
M1	13 ^{ème} Gobelins	H	74	Séparé	Propriétaire	Non	Invalide, Lunettes, Canne, Médicaments	Oui	3
C4	13 ^{ème} Italie	F	95	Veuve	Locataire RS 77	Non	Appareil auditif Médicaments	Oui	2
C5	15 ^{ème} Montparnasse	F	79	Séparée	Propriétaire	Non	Lunettes Médicaments	Oui	2
C6	13 ^{ème} Gobelins	F	80	Séparée	Locataire	Non	Canne Médicaments	Oui	2
C7	14 ^{ème} Montparnasse	H	80	Remarié	Locataire	Non	Appareil auditif Médicaments	Oui	2
C8	4 ^{ème} Marais	F	66	Veuve	Propriétaire	Non	Parkinson Médicaments Lunettes	Oui	2
C9	13 ^{ème} Gobelins	F	80	Veuve	Propriétaire RS 56	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	3
C10	13 ^{ème} Gobelins	F	65	En couple	Propriétaire	Oui	Lunettes	Non	1
M2	13 ^{ème} Gobelins	H	66	Divorcé	Locataire	Oui	Lunettes	Oui	3
M3	5 ^{ème} Panthéon	H	80	Marié	Propriétaire	Oui	Lunettes Médicaments	Non	2

C11	5 ^{ème} Panthéon	F	78	Mariée	Propriétaire 2 RS 80 83	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	2
C12	5 ^{ème} Port Royal	F	81	Veuve	Propriétaire RS 9	Non	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Non	2
C13	15 ^{ème} Montparnasse	F	77	Divorcée, vivant en couple	Propriétaire RS 91	Non	Lunettes, Canne siège, Médicaments	Oui	3
C14	14 ^{ème} Alésia	F	70	Mariée	Propriétaire	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	2
C15	9 ^{ème} Trinité	F	82	Veuve	Propriétaire	Non	Lunettes Médicaments	Oui	2

M4	15 ^{ème} Montparnasse	H	84	Veuf, en couple	Propriétaire	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	2
C16	12 ^{ème} Ledru Rollin	F	85	Veuve	Propriétaire	Non	Lunettes Médicaments	Oui	2
C17	17 ^{ème} Malesherbes	F	82	Veuve	Propriétaire RS 77	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	2
C18	11 ^{ème} Richard Lenoir	F	75	Veuve	Propriétaire RS 60	Oui	Lunettes Médicaments	Non	1
C19	16 ^{ème} Mozart/Lafontaine	F	86	Veuve	Propriétaire RS 60	Non	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Non	2
C20	16 ^{ème} Porte Dauphine	F	73	Veuve Remariée	Propriétaire RS 45	Oui	Lentilles Appareil auditif Médicaments	Oui	2
C21	17 ^{ème} Batignolles	F	81	Veuve	Propriétaire RS 62	Non	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Oui	2
C22	17 ^{ème} Villiers	F	85	Veuve 2 fois	Propriétaire RS 71	Oui	Lunettes Médicaments	Non	2
C23	16 ^{ème} Victor Hugo	F	83	Veuve	Locataire RS 55	Oui	Lunettes Médicaments	Non	1
C24	16 ^{ème} Trocadéro	F	71	Mariée	Propriétaire	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	2
C25	7 ^{ème} Assemblée Nationale	F	87	Veuve	Propriétaire RS 04	Oui	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Oui	2
C26	16 ^{ème} Exelmans	F	76	Célibat	Locataire RS 65	Non	Médicaments	Non	1
C27	16 ^{ème} La Muette	F	81	Divorcée	Locataire RS 76	Oui	Médicaments	Oui	2
C28	12 ^{ème} Michel Bizot	F	68	Divorcée	Propriétaire	Non	Lunettes Médicaments	Non	2
C29	14 ^{ème} Vavin	F	75	Mariée	Locataire RS 35	Oui	Lunettes Appareil auditif	Non	2

M5	6 ^{ème} Odéon	H	85	Marié	Propriétaire 2 RS Normandie et Bretagne	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	1
M6	15 ^{ème} Dupleix	H	74	Divorcé	Locataire RS 78	Oui	Lunettes Médicaments	Non	2
M7	16 ^{ème} Maison de la Radio	H	84	Marié	Propriétaire 2 RS 78, 29	Oui	Lunettes Canne Appareil auditif Médicament	Oui	2
M8	17 ^{ème} Monceau	H	80	Marié	Propriétaire RS 18	Oui	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Oui	2
M9	13 ^{ème} Arago	H	78	Marié	Propriétaire	Oui	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Oui	2
C30	10 ^{ème} Canal St Martin	F	65	Célibat Avec ami	Locataire RS 06	Oui	Lunettes	Non	1
M10	18 ^{ème} Porte de la Chapelle	H	69	Marié	Propriétaire RS 06	Oui	Lunettes Médicaments	Non	2
C31	20 ^{ème} Porte de Bagnolet	F	87	Célibat	Locataire RS 76	Non	Lunettes Canne	Oui	3
C32	4 ^{ème} Hôtel de Ville	F	66	Mariée	Propriétaire RS Basse Normandie	Oui + Moto	Lunettes Médicaments	Non	1
C33	15 ^{ème} Volontaires	F	88	Célibat	Propriétaire	Non	Lunettes Canne Médicaments	Oui	2
C34	14 ^{ème} Alésia	F	88	Divorcée	Propriétaire	Non	Lunettes Canne Médicaments	Oui	2
M11	15 ^{ème} Cambronne	H	82	Marié	Propriétaire	Oui	Lunettes Canne Médicaments	Non	2
C35	18 ^{ème} Championnet	F	74	Mariée	Propriétaire	Oui	Lunettes	Non	2
M12	15 ^{ème} Pasteur	H	67	Divorcé Vivant en couple	Appartement de fonction RS 17	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	2
C36	11 ^{ème} Voltaire	F	65	Divorcée	Propriétaire	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	2
C37	11 ^{ème} Parmentier	F	88	Divorcée	Propriétaire avec son fils	Non	Lunettes Canne Médicaments	Oui	3
C38	7 ^{ème} Pont de l'Alma	F	74	Célibat	Propriétaire RS Portugal	Non	Lunettes Médicaments	Oui	2
C39	19 ^{ème} Belleville	F	63	Veuve	Propriétaire	Oui	Lunettes	Non	2
M13	7 ^{ème} La Tour Maubourg	H	67	Veuf	Propriétaire RS 60	Oui	Lunettes Appareil	Non	2

							auditif		
M14	10 ^{ème} Colonel Fabien	H	66	Marié	Locataire RS 35	Oui	Lunettes Médicaments	Non	2
M15	16 ^{ème} Boulainvilliers	H	85	Veuf	Propriétaire	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	2
M16	15 ^{ème} Porte de Versailles	H	65	Marié	Propriétaire RS 83	Oui	Lunettes	Non	1
C40	18 ^{ème} Championnet	F	86	Divorcée	En viager	Non	Lunettes, Canne Médicaments	Oui	3
M17	5 ^{ème} Jardin des Plantes	H	73	Veuf	Propriétaire RS : Bretagne	Oui	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Oui	2
C41	8 ^{ème} Faubourg Saint Honoré	F	88	Veuve	En viager	Non	DMLA Médicaments	Non	2
C42	17 ^{ème} Porte de Champerret	F	77	Mariée	Propriétaire RS 34	Oui	Alzheimer Médicaments	Oui	2
M18	17 ^{ème} Porte de Champerret	H	79	Marié	Propriétaire RS 34	Oui	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Oui	2
C43	17 ^{ème} Batignolles	F	82	Célibat	Propriétaire	Non	Lunettes	Oui	1
C44	18 ^{ème} Porte de St Ouen	F	80	Mariée	Locataire HLM	Oui	Lunettes Médicaments Canne	Oui	3
C45	17 ^{ème} Wagram	F	65	Mariée	Propriétaire RS 14	Oui	Lunettes	Oui	1
C46	11 ^{ème} Voltaire	F	76	Veuve	Propriétaire 2 RS 80, 06	Oui	Lunettes Médicaments	Non	1
M19	9 ^{ème} Notre Dame de Lorette	H	67	Marié	Propriétaire RS 26	Oui	Lunettes Médicaments	Non	2
M20	12 ^{ème} Gare de Lyon	F	85	Mariée	Propriétaire RS 19	Oui	Lunettes Médicaments	Non	2
C47	14 ^{ème} Alésia	F	81	Célibat	Locataire	Non	Lunettes Médicaments	Oui	2
C48	10 ^{ème} Canal St Martin	F	80	Veuve	Propriétaire RS 50	Oui	Lunettes Médicaments Canne	Oui	3
C49	18 ^{ème} Lamarck Caulaincourt	F	71	Célibat	Propriétaire	Non	Lunettes Médicaments	Non	2
C50	19 ^{ème} Crimée	F	74	Célibat	Propriétaire	Non	Lunettes Médicaments	Oui	2
M21	4 ^{ème} Ste Croix de la Bretonnerie	H	80	Veuf	Propriétaire 2 RS 74,47	Oui	Lunettes Médicaments Canne	Non	2

M22	20 ^{ème} Buzenval	H	66	Marié	Propriétaire RS 29	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	1
C51	12 ^{ème} Gare de Lyon	F	71	Mariée	Propriétaire RS 61	Oui	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Non	1
C52	20 ^{ème} Gambetta	F	67	Divorcée	Propriétaire RS 85	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	2
M23	18 ^{ème} Lamarck	F	70	Divorcée	Locataire	Non	Lunettes Médicaments	Non	2
C53	11 ^{ème} Parmentier	F	68	Mariée	Propriétaire	Oui	Lunettes	Non	1
M24	1 ^{er} Rue du Fb St Honoré	H	71	Marié	Propriétaire 2 RS : Bretagne et 02	Oui	Médicaments Lunettes	Non	1
C54	10 ^{ème} Louis Blanc	F	70	Divorcée	Propriétaire	Non	Lunettes	Non	2
M25	3 ^{ème} Oberkampf	H	78	Veuf	Propriétaire RS 11	Non	Lunettes Médicaments	Oui	2
C55	4 ^{ème} Sully Morland	F	81	Veuve	Propriétaire RS 84	Oui	Lunettes Médicaments	Non	2
C56	11 ^{ème} Breguet Sabin	F	76	Séparée	Locataire RS 85	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	2
C57	11 ^{ème} Taillandiers	H	72	Marié	Propriétaire RS 60	Oui	Lunettes Médicaments	Non	1
M26	12 ^{ème} Gare de Lyon	H	81	Marié	Propriétaire	Oui	Lunettes Médicaments	Non	2
M27	3 ^{ème} Filles du Calvaire	H	81	Veuf	Propriétaire RS 71	Oui	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Oui	2
C58	11 ^{ème} Ledru Rollin	F	70	Célibat	Propriétaire	Non	Lunettes Médicaments	Non	1
C59	18 ^{ème} Abbesses	F	70	Mariée	Propriétaire RS 22	Oui	Lunettes	Non	1
M28	4 ^{ème} Rivoli	H	69	Marié	Propriétaire RS 19	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	2
M29	11 ^{ème} Philippe Auguste	H	70	Marié	Propriétaire RS 86	Non	Lunettes Prothèse auditive Médicaments	Oui	2
M30	4 ^{ème} Ile St Louis	H	68	Célibataire	Locataire RS 33	Non	Lunettes Médicaments	Oui	1
M31	19 ^{ème} Crimée	H	74	Séparé	Propriétaire	Non	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Oui	2
M32	3 ^{ème} Filles du Calvaire	H	68	Marié	Propriétaire RS 89	Oui	Lunettes	Non	2

C60	12 ^{ème} Bd Soult	H	66	Marié	Locataire ES 84	Oui	Lunettes Médicaments	Non	1
C61	10 ^{ème} Gare du Nord	F	88	Veuve	Propriétaire RS 85	Oui	Canne Médicaments	Oui	2
C62	19 ^{ème} Pyrénées	H	71	Célibataire	Propriétaire RS (13)	Non	Lunettes Canne Médicaments	Non	3
C63	18 ^{ème} Mairie du 18 ^{ème}	H	75	Marié	Propriétaire R.S (24)	Non	Lunettes Médicaments	Oui	2
C64	Montreuil	F	85	Divorcée	Propriétaire	Non	Lunettes Appareil auditif Médicaments	Oui	2
C65	19 ^{ème} Jaurès	F	85	Veuve	Filles Propriétaire	Non	Lunettes Canne Médicaments (Dialyse)	Oui	3
C66	19 ^{ème} Jaurès	H	74	Divorcé Marié	Locataire R.S (23)	Oui (2)	Lunettes Médicaments	Non	2
C67	19 ^{ème} Crimée	F	70	Divorcée	Locataire	Non	Lunettes	Non	2
C68	18 ^{ème} Porte de La Chapelle	F	74	Divorcée	Locataire	Non	Lunettes Médicaments	Oui	2
C69	10 ^{ème} Gare de l'Est	H	77	Divorcé Marié	Propriétaire	Non	Lunettes Médicaments	Non	2
M33	18 ^{ème} Mairie du 18 ^{ème}	H	65	Divorcé	Locataire	Non	Lunettes	Non	2
C70	14 ^{ème} Montparnasse	F	72	Divorcée	Propriétaire R.S (30)	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	1
M34	18 ^{ème} Lamarck Caulaincourt	H	80	Célibataire	Propriétaire RS Savoie	Non	Lunettes Médicaments Canne	Oui	2
C71	20 ^{ème} Belleville	F	75	Célibataire	Locataire loi de 48	Non	Lunettes médicaments	Non	2
C72	20 ^{ème} Jourdain	F	69	Célibataire	Propriétaire	Non	Lunettes	Non	1
C73	20 ^{ème} Jourdain	H	67	Marié	Locataire chambre d'hôtel	Non	Lunettes	Non	2
M35	20 ^{ème} Porte de Bagnolet	H	85	Divorcé Veuf	Locataire logement social	Oui	Lunettes Médicaments Canne	Oui	2
M36	18 ^{ème} Mairie du 18 ^{ème}	F	76	Divorcée	Propriétaire	Non	Lunettes Médicaments	Oui	2

M37	20 ^{ème} Jourdain	H	65	Célibataire	Locataire chambre d'hôtel	Non	Lunettes	Non	2
C74	20 ^{ème} Saint Fargeau	H	65	Célibataire	Locataire	Oui	Lunettes Médicaments Canne	Oui	2
M38	20 ^{ème} Pelleport	F	65	Divorcé	Locataire	Non	Lunettes	Non	1
M39	20 ^{ème} Père Lachaise	F	73	Divorcé	Locataire Vit chez sa fille	Non	Lunettes Médicaments	Non	2
C75	12 ^{ème} Charenton	F	70	Veuve	Propriétaire	Oui RS Espagne	Lunettes Médicaments	Non	2
C76	20 ^{ème} Père Lachaise	F	67	Divorcée	Propriétaire	Oui	Lunettes Canne	Non	2
C77	20 ^{ème} Pelleport	F	65	Célibataire	Locataire	Non	Lunettes Médicaments	Oui	3
M40	20 ^{ème} Alexandre Dumas	H	75	Marié	Locataire	Oui	Lunettes Médicaments	Oui	3
M41	20 ^{ème} St Fargeau	F	69	Divorcée	Locataire	Non	Lunettes Médicaments	Oui	1

Tableau n° 2 des caractéristiques détaillées des personnes interrogées

N° de l'entretien réalisé par C= Catherine Espinasse, M = Michel Mergoil.

Nombre d'enfant (E), de petits enfant (PE), d'arrière petits enfants (APE)

Activités professionnelles exercées ;

Catégories socioprofessionnelles : A = favorisées, B= moyennes, C = défavorisées ;

Nombre d'années de vie à Paris ; Nombre de pièces du logement

Année du permis de conduire ; Possession ordinateur et téléphone portable ;

Temps de marche moyen au quotidien

N°	Nb enfants petits enfants	Activités	C.S.P	Nb d'années à Paris	Nb de pièces	Année Permis de conduire	Ordi	Tel port	Temps de marche
C1	1 E 2 PE	Peintre Ecrivain	A	50 ans et +	3	1950	Oui	Oui	1/4h
C2	1 E 2PE	PDG	A	50 ans et +	4	1948	Oui	Oui	1/4h
C3	2 E 3PE	Standardiste Garagiste	B	Toujours	4	1950	Oui	Oui	1h
M1	2 E 3 PE	Peintre Infirmière	B	50 ans et +	4	Sans	Non	Oui	1/2h
C4	2 E 3 PE	Sténodactylo Comptable	B	Toujours	2	1945	Non	Oui	1/2h
C5	2 E 4 PE	Publicitaire PDG	B	50 ans et +	2	1957	Non	Oui	Plus d'1h
C6	2 E 3 PE	Comptable	C	Toujours	3	Sans	Oui	Non	1/2h
C7	2 E 4 PE	Journaliste professeur	A	Toujours	3	1955	Oui	Oui	Plus d'1h
C8	1 E	Maître de Conférences	B	40 à 50 ans	3	1970	Oui	Oui	1/2h
C9	Sans	Professeur de lettres	B	20 à 30 ans	3	1956	Non	Non	1/4h
C10	2 E 5 PE	Psychanalyste Avocat	A	30 à 40 ans	4	Sans	Oui	Oui	Moins d'1/4h
M2	2 E	Avocat psychanalyste	A	40 à 50 ans	2	1963	Oui	Oui	Moins d'1/4h
M3	3 E 2 PE 2 A PE	PDG	A	50 ans et +	4	1952	Oui	Oui	Plus d'1h
C11	3 E 4 PE	PDG Responsable PME	A	Toujours	4	1954	Oui	Oui	1/2h
C12	2 E 6 PE	Enseignante Archéologue et conservateur	B	40 à 50 ns	5	1954	Oui	Oui	1/2h
C13	2 E 4 PE	Formatrice Dir auto école	B	Toujours	3	1953	Oui	Oui	½ h
C14	3 E 5 PE	Psychothérapeute Médecin	A	10 à 20 ans	4	1965	Oui	Oui	Plus d'1h

C15	2 E 3 PE	Conjoint : publicitaire Bénévolat	B	Toujours	5	1956	Oui	Oui	1/2h
M4	1 E	Garagiste Dir Auto école	B	40 à 50 ans	3	1947	Non	Oui	Plus d'1h
C16	5 E 14 PE	Conseillère conjugale Financier	A	50 ans et +	5	1950	Non	Oui	1/4h
C17	5 E 9 PE	Professeur Haut Fonctionnaire	A	Toujours	3	1950	Oui	Oui	Plus d'1h
C18	5 E 2 PE	Agriculteur Employée	B	20 à 30 ans	3	1956	Oui	Oui	1/2h
C19	3 E 7 PE	Formatrice Dir Import Export	A	Toujours	2	1957	Oui	Oui	1/2h
C20	3 E 8 PE	Documentaliste PDG	A	Toujours	5	1957	Oui	Oui	1/2h
C21	6 E 12 PE	Conjoint : Ingénieur	A	20 à 30 ans	2	1964	Non	Oui	Plus d'1h
C22	2 E 8 PE	Bénévolat Ingénieur	A	50 ans et +	6	1945	Oui	Oui	2 h et +
C23	4 E 11 PE	Graphologue Ingénieur	A	Toujours	5	1950	Oui	Oui	1/2h
C24	2 E 6 PE	Conjoint : Ingénieur	A	30 à 40 ans	6	1959	Oui	Oui	Plus d'1h
C25	4 E 8 PE	Consultante et Consultant	A	50 ans et +	6	1947	Oui	Oui	Plus d'1h
C26	Sans	Psychologue clinicienne	B	50 ans et +	4	1955	Oui	Oui	1/2h
C27	4 E 16 PE	Ecrivain, journaliste	A	Toujours	2	1948	Oui	Oui	1/2h
C28	2 E 3 PE	Bénévolat associatif	B	Toujours	3	1964	Oui	Oui	1/2h
C29	2 E 5 PE	Psychothérapeute Professeur d'université	A	Toujours	6	1956	Oui	Oui	1/4h
M5	4 E 7 PE	Ingénieur	A	50 ans et +	3	1951	Oui	Oui	Plus d'1h
M6	2 E 5 PE	Consultant	A	50 ans et +	3	1955	Oui	Oui	1/4h
M7	5 E 14 PE	Ingénieur	A	Toujours	4	1945	Oui	Oui	1/4h
M8	3 E 6 PE	Ingénieur	A	40 à 50 ans	6	1946	Oui	Oui	1/4h
M9	3 E 7 PE	Cadre administratif	A	20 à 30 ans	6	1954	Oui	Oui	1h
C30	Sans	PDG	A	Toujours	2	1964	Oui	Oui	7h
M10	1 E	Cadre et cadre	A	50 ans et +	4	1961	Oui	Oui	1/2h
C31	Sans	Dactylo	C	Toujours	2	1963	Non	Oui	1/4h
C32	2 E 4 PE	Assistante Ingénieur	B	30 à 40 ans	2	1965	Oui	Oui	Plus d'1h

C33	Sans	Employée	C	50 ans et +	2	sans	Oui	Non	1/2h
C34	Sans	Secrétaire	C	50 ans et +	3	sans	Non	Non	1/4h
M11	1 E	Cadre Employée	B	Toujours	3	1947	Oui	oui	1/4h
C35	2 E 4 PE	Employée Ingénieur	B	20 à 30 ans	4	1969	Oui	Oui	Plus d'1h
M12	2 E 1 PE	Cadre Education Nationale	B	10 à 20 ans	3	1966	Oui	Oui	1/4h
C36	1 E 1 PE	Bénévolat	B	40 à 50 ans	4	1966	Oui	Oui	1h
C37	2 E 2 PE	Employée	C	50 ans et +	3	1948	Non	Oui	ne marche pas
C38	Sans	Cadre administratif	B	50 ans et +	3	1963	Oui	Non	1/2h
C39	2 E 4 PE	Professeur	B	Toujours	4	1968	Oui	oui	1/2h
M13	3 E 2 PE	Médecin Psychologue	A	Toujours	5	1962	Oui	Oui	1/2h
M14	2 E	Ingénieur et auto entrepreneur Cadre	A	20 0 30 ans	4	1963	Oui	Oui	1/4h
M15	4 E 9 PE	Economiste	A	50 ans et +	6	1950	Non	Oui	1/2h
M16	2 E 2 PE	Cadre Assistante	B	50 ans et +	5	1968	Oui	Oui	1/4h
C40	Sans	Agent d'assurance	B	50 ans et +	4	1947	Non	Oui	1/2h
M17	1 E 1 PE	Professeur d'université	B	50 ans et +	3	1956	Oui	Oui	1h
C41	2 E 4 PE	Pharmacien pharmacienne	A	50 ans et +	4	1946	Non	Oui	1/4h
C42	1 E 1 PE	Secrétaire Cadre	B	Moins de 10 ans	3	1973	Oui	Oui	Plus d'1h
M18	1 E 1 PE	Cadre Secrétaire	B	Moins de 10 ans	3	1962	Oui	Oui	Plus d'1h
C43	Sans	Juriste	B	40 à 50 ans	4	1965	Non	Oui	Plus d'1h
C44	4 E 5 PE	Employée Imprimeur	C	Toujours	4	1968	Oui	Oui	Moins 1/4h
C45	2 E 6 PE	Cadre sup PDG	A	50 ans et +	6	1964	Oui	Oui	1/4h
C46	1 E 2 PE	Cadre	B	50 ans et +	3	1973	Oui	Oui	1/2h
M19	Sans	Cadre	B	50 ans et +	4	1963	Oui	Oui	1/2h
M20	1 E 2 PE	Cadre Cadre	A	30 à 40 ans	3	1961	Oui	Oui	1/2h
C47	Sans	Employée	C	20 à 30 ans	1	sans	Non	Non	1/2

C48	3 E 6 PE	Directrice Institut National de Recherches (E.N)	B	30 à 40 ns	2	1952	Oui	Oui	1/4h
C49	Sans	Universitaire	B	50 ans et +	4	sans	Oui	Oui	Plus d'1h
C50	Sans	Employée	C	40 à 50 ans	3	1956	Oui	Oui	1/2h
M21	3 E 6 PE	Haut fonctionnaire	A	50 ans et +	6	1956	Oui	Oui	1/2h
M22	2 E 3 PE	Professeur d'université Professeur	A	40 à 50 ans	6	1963	Oui	Oui	Moins d'1/4h
C51	2 E 2 PE	Psychanalyste Journaliste	A	Toujours	5	1962	Oui	Oui	1/2h
C52	1 E 1 PE	Cadre	B	Toujours	2	1963	Oui	Oui	1/2h
M23	2 E 4 PE	Professeur de lettres	B	40 à 50 ans	3	1980	Oui	oui	1/2h
C53	1 E 1 PE	Psychanalyste	B	10 à 20 ans	3	1966	Oui	Oui	Plus d'1h
M24	3 E 1 PE	Architecte ingénieur	A	50 ans et +	10	1959	Oui	Oui	1/2h
C54	1 E	Psychanalyste	A	40 à 50 ans	3	1969	Oui	Oui	1/2h
M25	3 E 6 PE	Education Nationale	B	20 à 30 ans	3	1953	Oui	Oui	1/2h
C55	Sans	Assistante sociale	B	40 à 50 ans	3	1954	Non	Oui	1/2h
C56	3 E 7 PE	Professeur de lettres, chercheuse	B	20 à 30 ans	1	1963	Oui	Oui	1/4h
C57	4 E 4 PE	Consultant Haut Fonctionnaire	A	30 à 40 ans	4	1969	Oui	Oui	1/2h
M26	2 E 5 PE	Professeur en université Professeur de lycée	B	30 à 40 ans	4	1958	Oui	Oui	Plus d'1h
M27	2 E 2 PE	Economiste Cadre	B	50 ans et +	1	1958	Non	Non	Plus d'1h
C58	Sans	Chercheuse au CNRS	B	30 à 40 ans	2	sans	Oui	Oui	1/2h
C59	2 E 4 PE	Photographe Urbaniste	A	30 à 40 ans	4	1965	Oui	Oui	1/2h

M28	Sans	Universitaire Universitaire	B	30 à 40 ans	4	sans	Oui	Oui	1/4h
M29	2 E 4 PE	Cadre supérieur Receveur des impôts	B	50 ans et +	3	sans	Oui	Oui	Plus d'1h
M30	Sans	Capitaine de Marine	A	30 à 40 ans	3	1967	Oui	Oui	Plus d'1h
M31	4 E 7 PE	Chercheur	B	20 à 30 ans	3	1965	Oui	Oui	Plus d'1h
M32	2 E 5 PE	Chercheur CNRS Peintre	B	50 ans et +	4	1964	Oui	Oui	1/2h
C60	3 E 4 PE	Haut fonctionnaire	A	20 à 30 ans	5	1964	Oui	Oui	1/2h
C61	3 E 5 PE 3 APE	Gestionnaire	A	40 à 50 ans	5	1950	Non	Oui	1/2h
C62	Sans	Réalisateur télé	B	Toujours	3	1965	Oui	Oui	1/2h
C63	Sans	Ecrivain	B	50 ans et +	2 + 2	1957	Non	Oui	Plus d'1h
C64	4E 14PE	Militante Babayagas	B	Née à Paris Vit à Montreuil	2	1969	Oui	Oui	1/2h
C65	2E 3PE	Ouvrière à domicile et vendeuse	C	Toujours	2	sans	Non	Oui	Moins d'1/4h
C66	2E 3PE	Ingénieur	B	30 ans	4	1956	Oui	Oui	Plus d'1h
C67	2E 4PE	Plasticienne	C	Toujours	3	1968	Oui	Oui	Plus d'1h
C68	2 E 2P	Hôtesse d'accueil	C	Toujours	3	sans	Non	Oui	Plus d'1h
C69	2 E 4 PE	Ecrivain	B	50 ans et +	3	1953	Oui	Oui	1/2h
M33	1 E	Serveur de restaurant	C	Toujours	1	1990	Oui	Oui	Plus d'1h
C70	3 E 6 PE	Sans	B	20 à 30 ans	3	1959	Non	Oui	Plus d'1h
M34	Sans	Artiste	B	50 ans et +	3	1960	Non	Oui	Plus d'1h
C71	sans	Educatrice	C	50 ans et +	4	1956	Oui	Non	1/2h
C72	sans	Psychologue	B	40 à 49 ans	3	1972	Oui	Oui	1/2h
C73	4E	Chômeur, électromécanicien	C	10 à 19 ans	1	1976	Oui	Oui	Plus d'1h
M35	2E 4PE	Commercial	C	10 à 19 ans	3	1946	Oui	Oui	1/2h
M36	1E 2PE	Coiffeuse	C	50 ans et +	2	1965	Oui	Oui	1/4h
M37	1E	Toujours inactif	C	50 ans et +	1	1965	Non	Non	Plus d'1h
C74	1E 1PE	Dessinateur	C	40 à 49 ans	2	1975	Non	Oui	Plus d'1h

M38	1E 1PE	Secrétaire de direction	C	40 à 49 ans	2	1980	Oui	Oui	Plus d'1h
M39	1E 1PE	Employée	C	40 à 49 ans	2	Sans	Non	Oui	Plus d'1h
C75	3E 4PE	Scénariste	B	Toujours	2	1960	Oui	Oui	Plus d'1h
C76	Sans	Employée	B	40 à 49 ans	3	1983	Oui	Oui	Plus d'1h
C77	Sans	Sans	C	Toujours	2	Sans	Non	Oui	Plus d'1h
M40	1 ^E 4PE	Comptable	C	40 à 49 ans	3	1960	Oui	Oui	1/4h
M41	1E	Employée de mairie	C	30 à 39 ans	2	Sans	Non	Oui	Plus d'1h

5/ Synthèse des attentes génériques des personnes en situation de vieillissement

12 attentes génériques	Eléments de définition et motivations	Populations concernées en priorité	Critères discriminants/ Situations	Critères discriminants/ Territoires
1/ RYTHME CALME	Volonté de se préserver, d'éviter la fatigue	Age variable	Conditions physiques	Systèmes complexes de mobilité, densité urbain > rural
2/ RYTHME CHOISI	Temps libéré par la retraite + désir de profiter de ce temps	Seniors actifs Retraités	Activités antérieures	Offres de loisirs
3/ AUTONOMIE PHYSIQUE	Attente de base	Handicaps ou charges 4 ^{ème} âge	Environnement familial et amical	Offres existantes Densité du territoire
4/ LIBERTE Autonomie de choix	Garder sa capacité à élaborer seul ses choix : liberté	4 ^{ème} âge	Environnement familial et amical	Offres existantes
5/ PROXIMITE SPATIALE ET GEOGRAPHIQUE	Repli sur les espaces les plus proches	3 ^{ème} et 4 ^{ème} âge	Conditions physiques	Degré d'appropriation de l'espace
6/ SOCIABILITE	Liée à l'isolement ressenti/reconfiguration des réseaux sociaux	Age variable	Vie sociale antérieure/ actuelle	Offres et types de sociabilités
7/ SECURITE PHYSIQUE	Se prémunir contre les risques d'accidents et d'agressions	Age variable	Le genre	Sécurité routière/rural Insécurité urbaine
8/ CONFORT	Pénibilité des espaces ressentie	Age variable	Conditions physiques	Aménagement des espaces publics
9/ AMENITES	Attente culturelle	Age variable	Offres de loisirs + genre	Offres de loisirs
10/ CITOYENNETE Participer à la collectivité	Souci de rester partie prenante	Seniors dynamiques	Vie sociale antérieure	Territoire peu discriminant
11/ SOLIDARITES INTERGENERATIONNELLE Voyager pour accompagner	Besoin de perpétuer les liens familiaux	Génération pivot avec parents, enfants, petits enfants : seniors	Le genre	Eloignement ou proximité des siens
12/ MAITRISE DE L'INCERTITUDE	Sentiment de vulnérabilité Peur de l'inconnu	Age variable	Degré de vulnérabilité	Territoires peu connus

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages publiés et rapports :

- Allemand S., Frémont A. 2008. Aménagement du territoire : changement de temps, changement d'espace, Caen, Colloque de Cerisy : Presses Universitaires de Caen
- Allemand S., Ascher F., Lévy J. 2004. Les sens du mouvement. Mobilités et modernités dans les sociétés urbaines, Colloque de Cerisy, Paris : Belin
- Amar G. 2004. Mobilités urbaines. Eloge de la diversité et devoir d'invention, La Tour d'Aigue : l'Aube.
- Amar G., 2011. Homo Mobilis, Le Nouvel âge de la mobilité, Limoges : FYP.
- Attias-Donfut C. 2006. L'enracinement, enquête sur le vieillissement des immigrés en France, Paris : Armand Colin.
- Aubert J.-E., Landrieu E. 2005. Vers des civilisations mondialisées: de l'éthologie à la prospective, Colloque de Cerisy, La Tour d'Aigue : L'Aube.
- Augé M. 2009. Pour une anthropologie de la mobilité, Paris : Payot.
- Bailly J.-P., Heurgon E. 2001. Les nouveaux rythmes urbains, quels transports ? La Tour d'Aigue : l'Aube.
- Barnay T., Sermet C., 2007. Le vieillissement en Europe : aspects biologiques, économiques et sociaux, Paris : La Documentation française.
- Benlarech N., 2000. « La mobilité des personnes âgées. Analyse des enquêtes ménages déplacements », Lyon : Certu, rapport d'étude
- Bonvalet C., Drosso F. et alii., 2007. Vieillissement de la population et logement : les stratégies résidentielles et patrimoniales, Paris : La Documentation française.
- Berthoz A., 1997. Le sens du mouvement, Paris : Odile Jacob.
- Boulin J.-Y., 2008. Villes et politiques temporelles. Paris : Institut des Villes, La Documentation française.
- Bourdin A., 2005. La métropole des individus, La Tour d'Aigue : l'Aube.
- Boltanski L., 1990. L'amour et la justice comme compétences, Paris : Métailié.
- Brugière A., 2008. Vieillissement et technologies : synthèse bibliographique pour le programme Pluslonguelavie.net, téléchargeable sur www.pluslonguelavie.net.

CEMT. 2002. « Transport et vieillissement de la population », Rapport de la 112e table ronde tenue à Paris les 19 et 20 novembre 1998. Paris : Centre de Recherches économiques.

CERTU. 2001. Les temps de la ville et les modes de vie. Quelles perspectives d'actions ?, Lyon : Certu.

Coudin G., Paicheler G., 2002. Santé et vieillissement, approche psychosociale. Paris : Armand Colin.

Davezies L., 2008, La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses, Paris : Seuil.

Dejeammes M., 2002. « Mobilité et seniors », Actes de la journée du Club Mobilité du 12 mars 2002, Lyon : Certu.

Dejeammes M., Medevielle J.-P., 1992. « Mobilité et transport des personnes âgées ou à mobilité réduite », Actes de la 6e conférence internationale "Comotred 92" qui s'est tenue à Lyon en mai-juin 1992, Arcueil : Inrets.

Driant J.-C., Drosso F., Vignal C. 2005. « Les Français et le logement : bouleversements de la démographie et de la famille. Quels choix résidentiels pour demain ? », Créteil : Université Paris 12, Institut d'Urbanisme de Paris.

Dumont G.-F., 2006. Les territoires face au vieillissement en France et en Europe, Paris : Ellipses.

Ehrenberg A., 1998. La fatigue d'être soi, Paris : Odile Jacob.

Espinasse C., 2001. « Les femmes pro-voiture », in Avec ou sans voiture? – Synthèse Prédit, Paris : La Documentation française.

Espinasse, C., Gwiazdzinski L., Heurgon E., 2005. La nuit en question(s), Colloque de Cerisy, La Tour d'Aigue : l'Aube.

Espinasse C., 2006. « Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées », Paris : Prédit & Mondial Assistance France.

Estèbe P., 2008. Gouverner la ville en mouvement, Paris : PUF, 2008.

Eurostat, 2000. « La situation sociale dans l'Union européenne des 15 en 2000 », Bruxelles : Commission européenne, Direction générale de l'emploi et des affaires sociales.

Coll. 2004. « Vieillir dans son quartier et dans son village : un premier bilan des réflexions et des projets menés par les agences d'urbanisme », Paris : Fondation de France, Fnau.

Foucauld J.-B., 2002. Les trois cultures du développement humain, Paris : Odile Jacob.

François N., Pivette B. 2007. « Bien vieillir en Bretagne ». Lieu : CESR.

François-Poncet J., 2003. « Les départs massifs à la retraite vont profiter davantage à certaines régions », In « L'exception territoriale : un atout pour la France », Rapport d'information présenté au Sénat, n° 241.

GART, 2009. « La mobilité des seniors. Besoins de déplacements liés au vieillissement de la population ». Lieu : Gart.

Gaudin T., Hatchuel A., 2002. De nouvelles raisons du savoir, Colloque de Cerisy, La Tour d'Aigue : l'Aube.

Giard J, Tinel A.L., 2004. « L'innovation technologique au service du maintien à domicile des personnes âgées », Rapport de la Mission Personnes âgées, Grenoble : Conseil Général de l'Isère, Ville de Grenoble.

Gimbert V., Malochet G., 2011. « Les défis de l'accompagnement du grand âge. Perspectives internationales », Lieu : Centre d'analyse stratégique.

Gimbert V., Godot C., 2010. « Vivre ensemble plus longtemps », Lieu : Centre d'analyse stratégique.

Godet M., Mousli M., 2006. Vieillesse, activités et territoires à l'horizon 2030, Paris : La Documentation française.

Goux-Baudiment F., Heurgon E., Landrieu J., 2001. Expertise, débat public, vers une intelligence collective ?, Colloque de Cerisy, La Tour d'Aigue : l'Aube.

Grand Lyon, 1998. « Le vieillissement de la population et ses conséquences », Les cahiers Millénaire 3.

Hatchuel A., Weil B., 2008. Nouveaux régimes de la conception, Colloque de Cerisy, : Vuibert.

Heurgon E., (dir.). 1998. Quand les transports deviennent l'affaire de la cité, parlons-en avec la RATP. Paris : RATP, La Tour d'Aigue : l'Aube.

Heurgon E., Landrieu J., 2000. Prospective pour une gouvernance démocratique, Colloque de Cerisy, La Tour d'Aigue : l'Aube.

Heurgon E., 2001. Agents d'urbanité publique ? De nouveaux partenaires pour la ville, La Tour d'Aigue : l'Aube.

Heurgon E., 2002. Penser les transports pour une ville accessible, dans Auteur. L'archipel métropolitain, Territoires partagés, Paris : Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeurs.

Heurgon E., Landrieu J., 2003. Des “ nous ” et des “ je ” qui inventent la cité, Colloque de Cerisy, La Tour d'Aigue : l'Aube, 2003

Heurgon E., 2006. Le développement durable, c'est enfin du bonheur !, Colloque de Cerisy, La Tour d'Aigue : l'Aube.

Heurgon E., Landrieu J., 2007. L'Economie des services pour un développement durable, Colloque de Cerisy, Paris : l'Harmattan.

Heurgon E., Conseil économique et social. 2003. Biennale du futur sur « Les âges de la vie : pratiques individuelles, responsabilités collectives », Lieu : Editions Regards International.

Heurgon E., 2006. Territoires en question(s), territoires en devenir. Essai de prospective du présent, Territoires 2030, DIACT.

Heurgon E., 2007. « Territoires et prospective, la Poste et la RATP en miroir », Ecole de Paris.

Heurgon E., 2009. « Temporalités et mobilités, questions prospectives pour de nouveaux partenariats », conférence introductive au colloque « Du PDE au PDIE : des outils au service de l'amélioration des déplacements des salariés » organisé dans le cadre des ANDD, Salariés, entreprises, territoires, tous mobilisés pour vos déplacements, Grand Lyon.

IAURIF. 1999. « Les défis de l'âge », Les Cahiers de l'IAURIF, vol. 2.

INRETS, 1992. « Mobilité et transport de personnes âgées ou à mobilité réduite ». Actes de la 6ème conférence internationale. Volume 2 – version française. Comotred 92, Lyon.

INSEE. 1999. « Les services émergents et l'emploi », Paris : Insee.

INSEE 2006. « Les revenus et le patrimoine des ménages », Paris : Insee.

INSEE, 2005. « Les personnes âgées », Paris : Insee.

Institut des villes, 2004. Villes et vieillir. Paris : La Documentation française.

Jasmin C., Butler R. 1999. Longévité et qualité de la vie, Lieu : Les empêcheurs de penser en rond.

Jullien F., 2001. Du temps, Éléments d'une philosophie du vivre. Paris : Grasset, Le collège de France.

Jullien F., 2009. Les transformations silencieuses. Paris : Grasset.

Kaplan D., Marzloff B., 2008. Pour une mobilité plus libre et plus durable, collection La Fabrique des Possibles – FING, Limoges : Editions FYP.

Kaufmann V., 2001. « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche », PLUS..., n°48.

Kaufmann V., 2008. Les Paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Le Breton E., 2005. Bouger pour s'en sortir, Paris : Armand Colin.

Le Grand J.-F., 2006. « Les chances d'un ruralisme intelligent », table ronde animée par E. Heurgon dans L'Intelligence de la complexité : épistémologie, pragmatique, Colloque de Cerisy, La Tour d'Aigue : l'Aube.

Le Moigne J.-L., Morin E., 2006. Intelligence de la complexité : épistémologie et pragmatique, Colloque de Cerisy, La Tour d'Aigue : l'Aube.

Le Ruyet A., Dejeammes M., 2005. Personnes âgées et transports collectifs, Lyon : Certu.

Lamy M. 2005. « Synthèse de la journée de la population européenne », Tours, 21 juillet 2005.

Legrand M., Durousset M.-J., Misseri A., 2005. « Importance et conséquences du vieillissement de la population en milieu périurbain », Lyon : CETE de Lyon.

Marzloff B., 2005. Mobilités trajectoires fluides, La Tour d'Aigue : l'Aube.

Madre J.-L., 1999. « Les nouveaux captifs de l'automobile », Cahiers de l'IAURIF, vol 2.

Mignot D., Rosales-Montano S., 2003. Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités, territoires et vie quotidienne. PUCA et La Documentations française. Statut ?

Moati P., 2005. Nouvelles technologies et modes de vie, Lieu : Credo, La Tour d'Aigue : l'Aube.

Obadia A., 1997. Entreprendre la ville : nouvelles temporalités, nouveaux services, Colloque de Cerisy, La Tour d'Aigue : l'Aube.

OCDE. 2001. « Vieillissement et transports : concilier mobilité et sécurité ». Lieu : OCDE.

Orfeuil J.P., 2002. Transports, pauvretés, exclusions. La Tour d'Aigue : l'Aube.

Orfeuil J.P., 2008. Une approche laïque de la mobilité, Lieu : Descartes et Cie.

Orfeuil J.P., 2008. L'âge des possibles, Paris : Les carnets de l'info.

Orfeuil J.P. 1996. « Vieillissement de la population ou rajeunissement des retraites ? ». Dans INRETS. « Mobilité et transport de personnes âgées ou à mobilité réduite. Actes de la 6ème conférence internationale. Volume 2 », Lyon : Comotred 92.

Orfeuil J P, Mangeney C., 1999 « La mobilité des seniors en Ile de France. Enquête globale transports 1991 », Paris : Cahiers de l'IAURIF Mobilité, transports et accessibilité.

OMS. 2007. « Guide mondial de villes-amies des aînés ». Lieu : OMS.

Pochet P., 1997. Les personnes âgées, Paris : La Découverte.

Pochet P., 2003. « Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées. Evolutions actuelles et enjeux », Recherche Transports Sécurité, n° 79.

Pochet P., Schéou B., 2001. « Le tourisme à l'âge de la retraite », Lieu : Conseil national de tourisme.

PUCA. 2007. « Vieillir en ville », Actes des rencontres « Ville et recherche urbaine », Toulouse, 14 mars 2007. Paris : PUCA.

Rivière A., Brugière A., 2010. Bien vieillir grâce au numérique. Qualité de vie, autonomie, lien social, collection La Fabrique des Possibles – FING, Limoges : FYP.

ROSA H., 2010. Accélération, Paris : La Découverte.

Rosales-Montano S., 2008. « Atlas du vieillissement – Aire Urbaine de Lyon ». Lyon : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.

Rosales-Montano S., 2008. « Le vieillissement, état des lieux exploratoire des politiques publiques et privées et recommandations pour une politique territoriale du vieillissement ». Lyon : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.

Rosales-Montano S., 2009-2020. Ateliers « Territoires et Vieillissement » (Logement et habitat, Transports, mobilité et communication, Services et équipements de proximité, Planification et aménagement du territoire, TIC) ». Lyon : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2009-2010.

Rosales-Montano S., 2009. « Numérique, modes de vie territoires dans l'aire urbaine de Lyon. Éléments de connaissance et de prospective pour un territoire numérique, numérisé et solidaire ». Lyon : Agence d'urbanisme de Lyon.

Rosales-Montano S., 2012. « Livre Blanc pour une réingénierie territoriale du vieillissement ; recommandations concertées pour l'aire urbaine de Lyon ». Lyon : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.

Sansot P., 2000. Du bon usage de la lenteur, Paris : Payot.

Secrétariat d'Etat chargé des aînés. 2010. « Rapport de mission "Vivre Chez soi" », coordonné par Alain Franco, présenté à Mme Nora Berra.

Secrétariat d'Etat à la prospective et au développement de l'économie numérique. 2010. « Rapport "Vivre ensemble plus longtemps : enjeux et opportunités pour l'action publique du vieillissement de la population française" », coordonné par V. Gimbert et C. Godot, du Centre d'Analyse Stratégique, présenté à Mme Kosciusko-Morizet.

Singly F. de, 2003. Les uns avec les autres. Quand l'individualisme crée du lien, Paris : Armand Colin.

Singly F. de, 2001. Etre soi parmi les autres t.1), Etre soi d'un âge à l'autre, t.2, Paris : l'Harmattan.

Singly F., de. 2000. Libres ensemble. L'individualisme dans la vie commune, Paris : Nathan.

Urry J., 2005. Sociologie des mobilités, Paris : Armand Colin.

Urbain J.-D. 2002. Paradis Verts. Désirs de campagne et passions résidentielles. Paris : Payot.

Veltz P., 2005. Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel, Paris : PUF.

Veltz P., 2008. La grande transition. La France dans le monde qui vient, Paris : Seuil.

Viard J., 2006. Eloge de la mobilité. La Tour d'Aigue : l'Aube.

Viard J., 2012. Nouveau portrait de la France : la société des modes de vie. La Tour d'Aigue : l'Aube.

Viriote-Durandal J.-P., Pihet C., Chapon P.-M. (dir.). 2012. Les défis territoriaux face au vieillissement. Paris : La documentation française, ICADE.

Zarifian P., 2001. Temps et modernité, Paris : l'Harmattan.

Articles ou dossiers de revue

Agreste. 1999. « Inventaire communal 1998 : plus d'une commune sur deux sans commerce de proximité » Agreste Primeur, la statistique agricole, n° 56.

Attias-Donfut C., Gallou R., Tessier P., 2005. « Démographie des immigrés âgés de 45 à 70 ans », Retraite et société, n° 45.

Auzet L., Février M., Lapinte A., 2007. « Niveaux de vie et pauvreté en France : les départements du Nord et du Sud sont les plus touchés par la pauvreté et les inégalités », Insee Première, n° 11162.

Bouhia R. 2007. « Les personnes en couple vivent plus longtemps », Insee Première, n° 1155.

Boëldieu J., Thave S., 2000. « Le logement des immigrés en 1996 : statistiques et études sur l'immigration », Insee Première, n° 730.

Bonvalet C., Lelièvre E., 2005. « Relations familiales des personnes âgées », Retraite et société, n° 45.

Bobaasch M., 2008, « Vieillir chez soi en 2030 », Le Monde.

Borrel C., 2006. « Enquêtes annuelles de recensement 2004 et 2005 : près de 5 millions d'immigrés à la mi-2004 », Insee Première, n°xx.

Brugière A., Sussan R. 2008, « Technologies et vieillissement : les métamorphoses du vieillissement actif », Internetactu.net,

[http://www.internetactu.net/2008/05/14/technologies-et-veillissement-les-metamorphoses-du-veillissement-actif/](http://www.internetactu.net/2008/05/14/technologies-et-vieillissement-les-metamorphoses-du-veillissement-actif/)

Brugière A., 2011, « Il n'y aura pas d'habitat intelligent sans désir, consentement et maîtrise de la part des habitants », InternetActunet.,

<http://www.internetactu.net/2010/11/03/Il-ny-aura-pas-dhabitat-intelligent-sans-desir-consentement-et-maitrise-de-la-part-des-habitants/>

Brugière A., 2011, « Des technologies qui infantilisent et isolent ou des technologies créatrices de liens ? », *Gérontologie et Société* n°138, Paris : Fondation Nationale de Gérontologie.

Brutel C., 2002. « La population de la France métropolitaine en 2050, un vieillissement inéluctable », *Economie et Statistique*, n° 355-356.

Chapon, P-M., 2011. « Analyse des territoires de vie et de la mobilité de personnes âgées au moyen de traceurs GPS », *Annales de géographie*, 2011/3 (n°679).

Chapon, P-M., 2011. « Architecture et grand âge », *Retraite et société*, 2011/1 (n° 60).

CNAV. 2005. « Le soutien aux personnes âgées en Europe », *Retraite et société*, n° 46.

Commission européenne. 2006. « Risque de pauvreté chez les personnes âgées », *Peer Review and assessment in social inclusion Newsletter*, n° 3.

Coudin E., 2006. « Projections 2005-2050 : des actifs en nombre stable pour une population âgée toujours plus nombreuse », *Insee Première*, n° 1092.

CRDSU. 2000. « Vieillir dans la ville et les quartiers », *Les cahiers du DSU*, n° 27.

Dauphin L., Tardieu F., 2007. « Vacances : les générations se suivent et se ressemblent de plus en plus », *Insee première*, n° 1154.

Davezies L., 2004. « Temps de la production et temps de la consommation, les nouveaux aménageurs du territoire », *Futuribles*, n°295.

Davezies L., 2004. « Développement local: le déménagement des français », *Futuribles*, n° 295.

Delbès C., Gaymu J., Springer S., 2006. « Les femmes vieillissent seules, les hommes vieillissent à deux. Un bilan européen », *Populations et sociétés*, n° 419.

Djefal S., Eugène S., 2004. « Etre propriétaire de sa maison un rêve largement partagé : quelques risques ressentis », *Consommation et modes de vie*, n° 177.

Delbès C., Gaymu J., 2005. « Situations matrimoniales et ménages des personnes âgées : quelles évolutions ? », *Retraite et société*, n° 45.

Desplanques G., 2005. « Géographie de la population âgée en France », *Retraite et société*, n° 45.

Dutheil N., DREES. 2001. « Les aides et les aidants des personnes âgées », *Etudes et résultats*, n° 142.

- Espinasse C., 1997. « L'aventure des seniors », Les Cahiers Espaces, n°54 « Marketing touristique et tranches d'âge ».
- Espinasse C., 2009. « La nuit selon les âges de la vie », Les Cahiers Espaces, n°103 « Nuit urbaine & tourisme ».
- Fontaine R., Gramain A., Wittwer J., 2007. « Les configurations d'aides familiales mobilisées autour des personnes âgées dépendantes en Europe », Economie et statistique, n° 403-404.
- Foultier C., 2006. « La place des personnes âgées dans la ville : le nouvel enjeu des politiques urbaines et de la politique de l'habitat », Recherche Sociale, n° 177.
- Hatchuel G., Loisel J-P., Credoc. 1998. « Plus de seniors, moins de militants », Consommation et modes de vie, n° 123.
- Haut conseil de la santé publique. 2006. « Les personnes âgées en situation de dépendance », Actualité et dossiers en santé publique, n° 56.
- Houdré C., 2007. « L'endettement des ménages début 2004, disparités selon le revenu, surtout pour l'habitat », Insee Première, n° 1131.
- Heurgon E., Marsaud J. 2002. « Prospective pour une ville accessible », Pouvoirs Locaux, n° « Déplacements, mobilités, transports & territoires ».
- Heurgon E., 2007. « Mobilités, temporalités, territorialités : vers un nouvel art de vivre?, Questions prospectives pour l'action publique », Cahiers du management territorial, n° 30.
- Meslé F., 2005. « Espérance de vie et mortalité aux âges élevés », Retraite et société, n° 45.
- Minodier C., 2004. « Le patrimoine immobilier des retraités », Insee Première, n° 984.
- OCDE. 2001. « Implications budgétaires du vieillissement : prévisions des dépenses liées à l'âge », Perspectives économiques de l'OCDE.
- Orfeuil J.-P., 2000. « L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses », Synthèse INRETS.
- Pihet Ch., 2006. « Du vieillissement dans les villes à des villes pour le vieillissement. L'avancée en âge dans la ville », Annales de la recherche urbaine, n° 100.
- Pillot J., 2006. « Etude sur la santé, le vieillissement et la retraite en Europe. Présentation et commentaires sur l'enquête SHARE », La lettre du numérique, n° 2.
- Population et Avenir, n° 674 bis « Vieillesse et territoire », septembre-octobre 2005.
- Pochet P., 2003. « Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées » Recherche Transports Sécurité, n° 7.
- Pochet P., 2004. « Conséquences du vieillissement démographique sur les évolutions de la mobilité à l'horizon 2020 : note d'éléments de cadrage », Note du LET, du 22 juillet 2004.

Pisou G., 2005. « France 2004 : l'espérance de vie franchit le seuil de 80 ans », *Population et sociétés*, n° 410.

Talandier M., 2008. « Quand les mobilités bousculent la géographie », *Village Magazine*, n° 92.

Tillous M., 2009. (Im)mobilis in mobile. Review of : Mathieu Flonneau et Vincent Guigeno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*.

Urbanisme, n° 311 « Vieillir en ville », mars-avril 2000.

Viard J. 2006. « Modes de vie et usages du temps en France. Quand l'allongement de la vie bouleverse les territoires », *Futuribles*, n° 319.

Catherine Espinasse
Psychosociologue
Consultante en Etudes et Recherches
12 rue des Lyonnais 75005 Paris
Tel : 01 47 07 29 73 / 06 64 22 29 73
catherine.espinasse@free.fr

Réponse à l'appel à propositions du PREDIT GO2 :

**Vieillesse de la population
et qualité/sécurité des systèmes de transport**

Rapport d'analyse détaillé de la deuxième phase de la recherche sur :

***« Le renoncement
aux différents modes de transport collectif,
de la part de Parisiennes et Parisiens âgés »***

Analyse de deux groupes d'acteurs et d'experts

Réalisée en collaboration avec :

Edith Heurgon, conseillère en prospective
Gisèle Bessac, consultante
Brice Dury et Marie Coirié, designers

Paris le 19 décembre 2012

N° SIRET : 390 151 397 00036

Membre d'une association agréée acceptant le règlement des honoraires par chèques

PLAN

Synthèse des principaux résultats de l'analyse de deux groupes d'acteurs et d'experts	p 3
I/ Introduction méthodologique :	p 7
I.1/ Brève synthèse des résultats de la première phase de recherche	p 8
I.2/ Objectifs de la seconde phase de recherche	p 15
I.3/ Composition des deux groupes et déroulement de ces ateliers	p 16
a- Participants aux groupes	p 16
b- Trame d'animation et déroulement	p 17
c- Analyse de contenu de ces groupes	p 17
II/ Hypothèses émises et éléments de référence fournis :	p 18
II.1/ Hypothèses issues de la recherche « Projet de vie et de mobilité durable : pour bien vieillir dans les territoires en 2030 » GO3 du Prédit	p 19
II.2/ Attentes génériques des personnes en situation de vieillissement	p 21
II.2'/ Synthèse des attentes génériques	p 24
II.3/ Eléments de cadrage de la ville de Paris	p 25
II.4/ Les trois situations de vie retenues	p 28
III/ Thèmes abordés et champs d'action suggérés :	p 32
III.1/ Les représentations du vieillissement	p 33
III.2/ Les rôles et modes d'engagement	p 34
III.3/ Les « prothèses », objets de désir	p 38
III.4/ Des assises, des haltes, des oasis	p 42
III.5/ La décélération et la conciliation des rythmes lents et rapides	p 45
III.6/ La proximité et la vie de quartier	p 47
III.7/ Les temporalités et l'intergénérationnel	p 49
III.8/ Les attentes génériques et attentes contextualisées	p 50
III.9/ Les autres pistes de recherche suscitées	p 52
IV/ Récapitulatif des pistes d'action en fonction des trois situations de vie :	p 53
IV.1/ Les experts	p 54
IV.2/ Les résistants	p 56
IV.3/ Les résignés	p 58
IV.4/ Récapitulatif des pistes d'actions proposées en fonction des trois situations de vie	p 60
VI/ Conclusions : trois principaux thèmes transversaux :	p 61
VI.1/ Le corps en mouvement	p 62
VI.2/ La pensée en mouvement	p 63
VI.3/ Le bien vivre ensemble à tous les âges	p 64
VII/ Scénarios et pistes d'actions inspirés des ateliers : Brice Dury et Marie Coirié	p 65
Annexes :	p 74
I/ Les mobilités des Parisiens en situation de vieillissement : Questionnement prospectif	p 75
II/ - Récapitulatif des 4 types de situations de vie	p 79
III/ - Les 4 types de situations de vie, étayés de verbatim	p 80
IV/ Récapitulatif des attentes génériques et contextualisées en fonction des situations de vie	p 81

Synthèse des principaux résultats de l'analyse de deux groupes d'acteurs et d'experts

Pour compléter la première phase de recherche menée par entretiens auprès de 118 Parisiens de plus de 65 ans et trouver des pistes d'actions innovantes, **deux groupes d'acteurs et d'experts** des transports, des espaces publics, de l'urbanisme ainsi que du monde associatif et institutionnel, ont été animés les 30 et 31 octobre 2012.

Ces deux groupes ont été l'occasion en début de réunion, d'une présentation par François Prochasson d'éléments de cadrage relatifs à la Direction de la Voirie et des Déplacements de la ville de Paris (DVD), puis ont été soumis aux participants les principaux résultats de la première phase de la recherche, en particulier la typologie des situations de vie des personnes interrogées. Les attentes génériques des personnes en situations de vieillissement détectées ont été présentées par Marion Tillous, suite à la recherche bibliographique qu'elle effectuée pour le GO3 du Prédit. Les questions prospectives formulées par Edith Heurgon, au regard de chacune des trois principales situations de vie retenues, ont servi de trame à l'animation.

Les trois situations de vie retenues : les experts en mobilités choisies, les résistants, les résignés aux mobilités de proximité, paraissent **bien accueillies et comprises** par les participants aux deux groupes.

C'est la **catégorie des experts en mobilités choisies** qui suscite le **plus de commentaires** et qui fait même débat, par rapport à l'absence de déprises éprouvées par ces personnes dont sont soulignées les compétences en mobilités et le fait que leurs critères d'évaluation des systèmes de transport portent, au-delà de la vitesse, sur d'autres composantes (accessibilité, informations, facilité de correspondances...) intégrant de surcroît des dimensions sensibles (esthétique, confort...)

Un risque d'instrumentalisation est apparu de la part des institutionnels et des transporteurs (de l'ordre du marketing) en ce qui concerne ces experts en mobilités choisies, au regard de la richesse de leurs usages, de la vaste palette des modes de transport à laquelle ils ont recours pour réaliser la variété de leurs mobilités occasionnelles et qui, de ce fait, développent d'effectives compétences.

Transversalement, une préoccupation commune aux participants des groupes est de : **faire évoluer les représentations du vieillissement** afin d'éviter de stigmatiser les personnes en situation de vieillissement. Il semble également nécessaire de développer les capacités du « bien vieillir » grâce à de la prévention et à l'accompagnement.

La **revalorisation des représentations du vieillissement** passe d'abord par celle du regard porté sur ces personnes mais est aussi liée aux dénominations adoptées.

Une autre opinion partagée dans les deux groupes est que la mobilité des Parisiens en situation de vieillissement est à envisager en référence à leurs espaces de vie quotidienne, à toutes les échelles, et en particulier : **du local au global**, du quartier au monde.

Signalons que la **question du genre par rapport au vieillissement** n'est que peu abordée au cours de ces groupes, si ce n'est : par rapport à l'image et l'usage du bus et du métro, et par rapport au souci d'entretien de soi, perçu comme plus prégnant chez les femmes que chez les hommes.

Trois principaux thèmes sont développés lors de ces deux ateliers, concernant les mobilités des Parisiens en situation de vieillissement :

1/ Le corps en mouvement : dans la ville, le quartier, les transports, le domicile. Avec l'avancée en âge, le corps est perçu comme **une richesse qu'il faut préserver, entretenir** et dont il faut prendre soin. L'importance de la marche à Paris est soulignée et apparaît spécifique à la capitale. Si la marche est souvent préconisée par le corps médical, il convient aussi d'élargir la palette des pratiques d'entretien corporel en faisant connaître et rendant accessibles aux personnes en situation de vieillissement **d'autres activités physiques** telles : des activités sportives, de développements personnels, ou des pratiques artistiques.

La conciliation des rythmes lents et des rythmes rapides dans les transports, comme dans les espaces publics, est une préoccupation majeure qui va cependant à l'encontre des logiques institutionnelles centrées sur les notions de vitesse, de circulation et de flux. La compatibilité des rythmes lents et rapides soulève aussi **la question des temporalités**, des alternances, des moments...

La crainte des chutes apparaît comme un souci majeur des personnes en situation de vieillissement, lors des traversées de chaussé, au point même d'être une source d'inattention aux dangers de la circulation.

La complexification des espaces publics et des voies de circulation exige, notamment pour ces personnes, d'aller vers une simplification de ces espaces, vers une homogénéisation des informations et modes de repérages, afin d'en améliorer la lisibilité.

La question des obstacles à la marche et de l'entretien des revêtements des sols sont également abordés - cependant il est préconisé de « **ne pas tout lisser** » pour maintenir la vigilance des personnes vieillissantes. Les outils du marcheur et objets en rapport avec le corps abordés dans ces deux groupes sont : **la canne, les chaussures, les assises...**

Les « prothèses » sont considérées comme pouvant devenir des objets de désir ou de mode, afin de permettre une valorisation symbolique (au même titre que les lunettes par exemple). Est suggérée une **canne fluorescente, éclairante** la nuit, permettant à la fois de se défendre, de marcher, de s'asseoir, de s'accrocher – telle une **clef multiprises de la ville**.

La question récurrente du besoin d'assises et de haltes au cours de la marche, renvoie à un projet de création par la ville de Paris, de « bandes multi usages », c'est-à-dire de lieux à la disposition non plus des voitures, mais des piétons, voire d'« **oasis** » où ceux-ci peuvent se ressourcer (physiquement et psychologiquement), se reposer et se rencontrer.

L'élégance des femmes âgées est soulignée et témoigne du temps pris par celles-ci à se préparer, à prendre soin d'elles-mêmes. Élégance, simplicité et dimension personnalisable sont les attributs associés aux prothèses à envisager, en référence aux images de marques telles : Nespresso ou Apple.

La prise en compte de la lenteur, au regard de la décélération propre aux personnes en situation de vieillissement, semble s'inscrire dans la politique de la ville, comme en témoigne le projet d'augmentation des « zones 30 » dans Paris.

2/ La pensée en mouvement : est nécessaire pour développer ses activités intellectuelles, enrichir ses projets de vie, **vivre avec son temps et être utile** à sa famille, à ses proches, aux autres, à la société. **Le maintien d'une mobilité cognitive et intellectuelle** peut être favorisé par le fait de jouer un rôle d'acteur de la société contemporaine et peut être aidé par certains usages des techniques numériques.

L'engagement associatif et citoyen apparaît susceptible de renforcer le sentiment d'utilité sociale et celui d'être en phase avec le monde, avec les valeurs écologiques et éthiques auxquelles sont sensibilisés les Parisiens en situation de vieillissement, comme en témoigne leur abandon serein, voire citoyen, de l'usage de la voiture en ville.

Est soulignée à ce propos **la rupture de vie sociale que peut représenter le passage à la retraite** pour des cadres et employés, d'où la nécessité de préparer leur retraite, voire l'importance de la notion de projet de vie par rapport à leur vieillissement.

Le maintien ou le développement des réseaux relationnels soulève la complexe question des solidarités intergénérationnelles au regard de l'éclatement géographique des générations, et des solidarités de voisinage certainement variables en fonction des quartiers et modes de vie.

3/ Le bien vivre ensemble : est préconisé à l'échelle surtout du quartier, mais aussi de la ville, grâce à la mobilité reliance, permettant l'entretien des liens. D'où l'importance afin de retarder le maintien à domicile des personnes âgées, de **favoriser les occasions de sorties du domicile, de rencontres urbaines**.

Créer du collectif urbain, de la rencontre dans des lieux ou bien en marchant, est une préoccupation majeure à propos de laquelle sont mis en exergue les projets de la ville de Paris, de sentiers et de promenades urbaines. La dimension ludique des activités hors domicile, est également évoquée au travers des jeux de boules...

La vie de quartier est réinterrogée au travers de la diversité des « villages » qui constituent Paris, de leur esthétique et de leur agrément au plan de l'urbanisme, de leurs offres de commerces et de services, de l'importance de lieux tels les cafés et restaurants, de leur animation à l'initiative du tissu associatif, du rôle des gardiens d'immeubles et du personnel de service dans certains arrondissements au moins.

Deux pistes de recherche complémentaires sont enfin suggérées dans ces groupes :

1/ un approfondissement de la notion de qualité de vie de quartier pour des personnes dont les espaces de vie quotidienne se réduisent, qui pourrait porter sur des résidents de trois

quartiers très différents de Paris tels : un quartier excentré, situé à une porte, un quartier qualifié de populaire et un quartier plus « bourgeois ».

2/ une recherche interculturelle sur les pratiques de mobilité et les services à la mobilité à destination des personnes en situation de vieillissement, dans diverses capitales étrangères, au regard de la dimension culturelle du regard porté sur le vieillissement.

I/ Introduction méthodologique

I.1/ Brève synthèse des résultats de la première phase de la recherche

Objectifs et méthodologie

Cette recherche pour le GO2 du Prédit, fait suite à de précédents travaux menés pour le Prédit et Mondial Assistance France, en milieu rural et périurbain, sur « *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées* » et à ma participation à la recherche animée par la Fing, Edith Heurgon, Marion Tillous, Sylvia Rosales Montano, pour le GO3 du Prédit 4, intitulée : « *Projets de vie et de mobilités durables, pour bien vieillir dans les territoires en 2030* ».

Cette première phase de recherche qualitative avait pour principal objectif de comprendre les mobilités et notamment le renoncement aux différents modes de transport collectif, de la part de Parisiens et Parisiennes de 65 à 95 ans, habitant différents arrondissements et quartiers, de différentes catégories sociales, dans diverses situations familiales et connaissant quelques diminutions de capacités ou handicaps liés à l'âge que permettaient de repérer des prothèses (lunettes, appareil auditif, canne...)

La notion de mobilité a été considérée au sens large dans cette approche : mobilités résidentielles, déplacements quotidiens et plus exceptionnels, mobilités virtuelles ou numériques. La question du genre par rapport au vieillissement et aux mobilités n'étant que rarement prise en compte, nous nous y sommes intéressés. **118 entretiens semi directifs ont été réalisés** (d'une durée d'au moins 1 heure) qui ont été précédés par la passation d'un questionnaire-filtre permettant à propos des personnes interrogées, de connaître leurs caractéristiques sociodémographiques, les biens possédés, la taille du logement habité, les prothèses utilisées, TIC possédés, modes de transport utilisés et abandonnés, l'auto-évaluation du temps de marche pratiqué quotidiennement, de sa santé ainsi que de sa forme.

Ces entretiens ont pu être réalisés grâce à l'aide de plusieurs associations : Old up, Araxa, les Amis de Pontigny Cerisy, les Babayagas que nous remercions de leur précieux soutien et de la qualité de leur accueil. Les Centres d'Action Sociale de la ville de Paris (dont ceux du 10^{ème}, 18^{ème} et 20^{ème}) ont bien voulu également nous apporter leur aide, pour finaliser les entretiens auprès de Parisiens et Parisiennes de classes sociales modestes, en nous autorisant à contacter des usagers de ces centres, et nous leur en sommes très reconnaissants. Nous remercions également de leur soutien la DVD de la Ville de Paris et la Mairie du 20^{ème}.

Principaux résultats

Caractéristiques de l'échantillon

Cet échantillon de 118 Parisiens n'est nullement représentatif, mais est très diversifié, en termes de :

- **tranches d'âges** : 49 de 65 à 74 ans, 49 de 75 à 84 ans et 20 de 85 à 95 ans ;
- **sexe** : 73 femmes, 45 hommes ;
- **situation familiale** : **45 mariés** ou vivant en couple, **73 vivant seuls** dont : 19 célibataires, 27 séparés ou divorcés, 28 veufs et veuves ; 94 ont un ou des enfants et parmi ceux-ci, 83 sont grands parents, dont 2 arrière grands parents ;
- **classes sociales** : **53 personnes sont de classes sociales moyennes**, 42 de classes sociales favorisée set 23 personnes de classes sociales défavorisées ;
- **logement** : **82 propriétaires** ; **36 locataires** dont : 7 de logements sociaux, 2 de chambre d'hôtel, 1 habitant chez un enfant ;
- **taille du logement habité** : 21 personnes vivent dans des appartements de 5 pièces et plus, **69 vivent dans 3 à 4 pièces**, et 28 personnes vivent dans des 2 pièces, studios, chambres d'hôtel.

Pour répondre à l'appel à recherche du GO2 du Prédit sur « vieillissement de la population et qualité/sécurité des systèmes de transport », toutes les personnes interrogées pâtissaient de **diminutions de capacités liées à l'avancée en âge**. Outre une diminution de la vue, exigeant le port de lunettes pour 109 personnes, il est à souligner que **99 consomment quotidiennement des médicaments**, que des handicaps en termes de mobilité, nécessitant **l'usage d'une canne, concernent 19 personnes**, et 17 portent un appareil auditif.

A la question : « *estimez-vous avoir des problèmes de santé ?* » **64 répondent par l'affirmative**, 54 par la négative. Quant à l'évaluation de sa propre forme ressentie, au travers du choix entre trois affirmations, elle révèle que la majorité : **80 optent pour l'affirmation médiane** : « *je me sens moins en forme que quand j'étais jeune* », **25 personnes pour l'affirmation la plus positive** : « *je me sens autant en forme que quand j'étais jeune* » et **13 pour l'affirmation la plus sombre** : « *je me sens presque handicapé(e) en terme de mobilité* ».

Parmi les modes les plus utilisés, arrive en tête **le bus : 91 fois**, puis **le métro : 88 fois**. En revanche le mode **le plus souvent abandonné est la voiture** : 34 fois, puis le vélo : 22 fois, et le métro : 19 fois, dont 18 fois par des femmes ! Cependant, 99 personnes possèdent le permis de conduire et **64 possèdent au moins une voiture**. Parmi les modes de transport collectif, celui qui est le moins souvent abandonné est **le bus**, et celui qui est le plus souvent abandonné **le métro**.

La marche est évoquée spontanément : cette pratique se révèle très prégnante dans les mobilités des personnes âgées interrogées : 79 personnes estiment marcher quotidiennement plus d'une demi-heure, dont 38 personnes plus d'une heure ! Le vélo est souvent abandonné...

Mobilités résidentielles et vécus de Paris

Parmi les 118 Parisiens et Parisiennes interrogés : **65 personnes vivent à Paris depuis 50 ans et plus**, dont 31 depuis « toujours » puisque y étant nés. Malgré l'ancienneté de résidence à Paris et la stabilité de plus de la moitié de l'échantillon, **les mobilités résidentielles ont été nombreuses au cours de la jeunesse**. Les autres résidents de la capitale sont issus de diverses régions de France et quelques-uns de pays étrangers. Ils sont venus s'installer à Paris, le plus souvent à l'occasion de leurs études supérieures ou, plus systématiquement encore, pour **raisons professionnelles**.

Les avantages de vivre à Paris sont nombreux aux yeux des Parisiens et Parisiennes interrogés qui mentionnent en priorité : **la multiplicité des offres culturelles**, la beauté de la ville, les opportunités de travail, les offres de mobilité et de services, les commerces de proximité, ce qui se résume par un : « **on a tout** ». Seules, des femmes mentionnent parmi les avantages de vivre Paris, par rapport aux petites villes ou villages de province, l'anonymat et la liberté qu'il procure.

Paris ne présente que peu d'inconvénients aux yeux de ses résidents, si ce n'est **les coûts de l'immobilier**, la dimension fatigante de la ville, la foule, le bruit (pour ceux qui habitent sur de grands axes de circulation ou dans des quartiers de vie nocturne) et la pollution. Il existe un fort attachement à la ville, de la part de ses résidents âgés et la majorité d'entre eux, dans cet échantillon, n'envisagent pas de la quitter : il existe une fierté d'habiter Paris, un **rapport amoureux à cette ville**.

Par rapport aux mobilités résidentielles réalisées dans Paris, sont mentionnés spontanément les arrondissements successivement habités, ce qui prouve la prégnance de ce découpage administratif dans les représentations de la ville. Le quartier au sein de l'arrondissement définit implicitement quant à lui, le cadre de vie choisi, et ce, d'autant plus quand il s'agit de propriétaires. Le quartier et la rue habités font presque toujours l'objet de commentaires positifs : calme, proximité des commerces et des transports collectifs...

Sont appréciées en particulier : **la vie de quartier**, voire sa dimension « village » au regard : des commerces, des rapports aux commerçants, des marchés, des offres de transports collectifs, des voisins. Dans les quartiers qualifiés de populaires, **la mixité des populations** est appréciée.

Des quartiers et arrondissements du nord et de l'est de Paris sont perçus comme s'étant « boboisés », embourgeoisés, ayant perdu leurs populations initiales, tels en particulier les artisans et donc leur mixité sociale. D'autres arrondissements qualifiés de « bourgeois » tels le 16^{ème} et le 7^{ème} semblent plus stables en termes de populations, mais en sont déplorés parfois la froideur ou le manque d'animation.

La plupart s'étonnent de l'augmentation, à Paris, des prix de l'immobilier au cours des dernières décennies. Des propriétaires ayant hérité ou acheté leur logement parisien, dans les années 1960/70, s'estiment heureux, voire chanceux. Des locataires en revanche, pâtissent des **augmentations de loyers** et le déplorent, au point d'envisager parfois, d'aller vivre en province. Il s'agit de femmes vivant seules, ayant des retraites modestes, désireuses de se rapprocher de leurs enfants, fuyant la solitude et les loyers prohibitifs.

Les mobilités quotidiennes et modes utilisés : typologie des Parisiens en situation de vieillissement

Les motifs de sortie du domicile et de mobilité sont multiples : allant des courses alimentaires, aux visites d'ordre médical, aux déjeuners avec des amis ou des membres de la famille, aux sorties culturelles, aux activités professionnelles ou associatives, aux promenades accompagnées ou d'accompagnement des aînés ou petits-enfants, jusqu'aux allers retours entre deux domiciles, pour les couples vivant sous un toit différent. Les mobilités plus occasionnelles sont essentiellement des mobilités de loisirs ayant principalement une fonction de reliance.

Des femmes de 65 à 74 ans surtout, évoquent la nécessité pour elles, d'avoir un but précis de sortie, refusant la notion de déambulation ou encore de sortie pour « prendre l'air » qui les renvoie à leur statut d'inactives. Elles sont **plus souvent que les hommes, au service de la mobilité de leurs aînés** et en particulier de leur mère.

Quatre types de situations de vie ont pu être détectés:

1/ « Les experts en mobilités choisies », vrais parisiens qui font preuve de compétences pour agencer leurs déplacements aux diverses échelles proches ou lointaines: ces personnes de 65 ans à 75 ou 80 ans, estimant ne pas avoir de problème de santé, dont les rythmes de vie ne sont plus dépendants de contraintes professionnelles fortes, exerçant des activités intellectuelles ou impliquées dans des activités associatives ou citoyennes, pouvant consacrer un temps important à leurs loisirs, elles se caractérisent par de fortes mobilités occasionnelles dans Paris et hors Paris ; en conséquence elles pratiquent l'ensemble des modes de transport (de la marche à pied au taxi, en passant par le bus et le métro, voire les deux-roues). Il s'agit de personnes appartenant plutôt aux classes moyennes ou aisées, propriétaires de leur appartement à Paris et parfois de résidences secondaires, souvent motorisées et pour lesquelles la contrainte financière ne semble pas déterminante sur les mobilités.

2/ « Les résistants pour maintenir une mobilité autorisant une vie normale », parfois à un rythme plus lent, à l'échelle de l'agglomération: il s'agit de personnes qui voient leurs capacités se restreindre quelque peu avec l'âge (plus de 75 ans, voire 80 ans), mais s'estiment « en bonne santé pour leur âge », qui exercent encore des activités associatives dans leurs quartiers et disposent d'un réseau relationnel assez dense: elles peuvent utiliser diverses « prothèses » (comme une canne) pour maintenir leurs capacités, quitte à ralentir leurs rythmes et à adopter des comportements plus prudents dans leurs déplacements. La pratique de la marche est déterminante et ces personnes apprécient la fréquentation des parcs et espaces verts où elles peuvent s'accorder des pauses. Il s'agit de personnes de classes moyennes qui font aussi parfois appel aux taxis.

3/ « **Les résignés aux mobilités de proximité** » sont des personnes qui ont des capacités restreintes ou des handicaps, notamment âgées de plus de 80 ou 85 ans, plutôt de classes moyennes, qui vivent seules, dont la mobilité se restreint avec leur espace de vie quotidien, dont le réseau relationnel tend également à se réduire, et pour lesquelles la qualité de la vie de quartier est essentielle afin qu'elles puissent, évitant l'isolement, avoir des possibilités d'échanges et de loisirs de proximité et bénéficier de solidarités informelles.

4/ « **Les presque immobiles** », peu nombreux dans cet échantillon, sont des personnes qui ont des capacités physiques très restreintes, voire des maladies invalidantes, peu de moyens financiers, un faible réseau relationnel et peu de liens familiaux. Ces personnes souvent âgées de plus de 85 ans n'ont que peu de loisirs (hors la télévision), sont contraintes à rester au domicile ou à aller en maisons de retraite et rencontrent un risque d'isolement très élevé.

A Paris, l'abandon de l'usage de la voiture n'est pas un deuil, mais un choix revendiqué et valorisant

Les possesseurs d'une voiture : 64 personnes affirment ne l'utiliser que rarement dans Paris, privilégier au quotidien l'usage des transports collectifs et la marche. La voiture, quand elle est sur Paris, est garée le plus souvent dans un parking privé. Elle est réservée aux **déplacements en banlieue et en province**. Une partie des automobilistes laisse leur véhicule dans leur résidence secondaire ou à proximité de celle-ci, ne l'utilisant qu'en province. Il faut noter cependant que la bi-résidentialité contribue au maintien de l'usage de la voiture.

L'abandon de l'usage de la voiture est dû à la difficulté de circuler, de stationner dans Paris, aux coûts de l'automobile, à l'existence d'offres multiples de transports collectifs, mais aussi à la prise de conscience de la diminution de ses capacités en tant que conducteur, telles en particulier l'attention et la vigilance. Ce « deuil de l'objet voiture » dans le contexte de Paris, n'est pas douloureux, voire perd sa nature de deuil. C'est un arrêt revendiqué, parce qu'en cohérence avec la politique de la ville. Emerge un **bénéfice de bonne conscience**, dans l'usage maîtrisé de la voiture à Paris ou dans son abandon.

Les taxis sont utilisés par les personnes les plus aisées, lorsqu'elles sont chargées de bagages, pour les départs ou retours par le train, et pour revenir de sorties en soirée. **Un manque de taxis** est parfois déploré à Paris, mais c'est surtout **le coût jugé élevé des courses** qui en freine l'usage ainsi que, dans une moindre mesure, le manque d'amabilité des chauffeurs et l'absence de culture de service.

Les offres de transports collectifs font partie des atouts de Paris

Par rapport aux différents modes de transport collectif, se dessinent trois catégories d'usagers :

- ceux qui apprécient **le bus**, pour son accessibilité plus grande que le métro, sa convivialité, sa sécurité, le fait qu'il permet de voir la ville, donne une dimension de promenade touristique aux trajets ;
- ceux qui privilégient **le métro** pour sa fiabilité horaire, sa rapidité et sa fréquence, la bonne connaissance de son réseau et la lisibilité de son maillage ; une méconnaissance du réseau bus vient justifier cette préférence chez les hommes surtout ;
- ceux enfin, qui sont **multimodaux** et utilisent tous les modes à leur disposition, et même parfois le vélo ou Vélib.

Le réseau bus est perçu comme s'étant amélioré à Paris, grâce à la politique développée par la ville et la RATP, à la création de couloirs de bus, à l'existence dans les véhicules, de places prioritaires et d'espaces dédiés aux poussettes. Cependant les poussettes sont perçues comme parfois gênantes pour les autres usagers, aux heures des « nounous ». Le bus est **le mode le plus souvent préféré des**

Parisiennes de plus de 65 ans et celui qui apparaît systématiquement comme le plus adapté aux personnes âgées.

Sont déplorées cependant, au cours de trajets en bus, par les personnes rencontrant des problèmes d'équilibre ou un manque d'aisance :

- la **difficulté de la montée à bord** du véhicule quand il s'agit de personnes utilisatrices de canne,
- plus encore, la **périlleuse descente du véhicule**, dès lors que le bus ne peut se garer contre le trottoir, en raison de voitures mal garées qui l'empêchent d'approcher du trottoir,
- les **assises à l'arrière** du bus, perçues comme trop haut perchées, difficilement accessibles,
- la **brutalité de la conduite** de certains machinistes est évoquée aussi, en tant que danger potentiel de chute pour les usagers transportés.

Le métro est un mode difficilement accessible, pour les personnes de plus de 75 ans, pâtissant de handicaps, en raison des escaliers et des manques d'escalators ou d'ascenseurs. Ce mode apparaît de surcroît **plus anxiogène que le bus**, en raison de la foule, d'une absence de visibilité des agents de la RATP en station, d'une claustrophobie évoquée à plusieurs reprises et de désagréments telles les mauvaises odeurs.

L'abandon de l'usage du métro, évoqué et commenté surtout par des femmes, suscite des reports sur le mode bus, particulièrement lors de la retraite. Le métro de par sa régularité, est en effet associé aux contraintes horaires de la vie professionnelle. Le métro est perçu comme **le mode des actifs, voire des stressés !**

Le RER est peu utilisé au regard de la rareté des déplacements en banlieue de la part des Parisiens et Parisiennes interrogés. Il a été souvent abandonné, comme le métro, pour son manque d'accessibilité et son univers perçu comme **relativement anxiogène**. Il est associé au mode des personnes qui habitent la banlieue et n'est guère utilisé dans Paris.

Le tramway jouit d'une très bonne image grâce à son accessibilité, son silence, sa rapidité mais n'est que peu utilisé dans cet échantillon, à l'exception de résidents des extrémités du 15^{ème}, 14^{ème} et 13^{ème}. **Son extension est attendue** dans les quartiers périphériques non encore équipés tels le 20^{ème} et 19^{ème}.

Le train, surtout le TGV, est un mode très apprécié pour les déplacements en province. **Sa rapidité et son confort** au cours du trajet, en sont les principaux avantages. Les services d'aide à la personne sont appréciés. En revanche, les coûts des voyages en train sont jugés souvent élevés.

La marche : un moyen de prendre soin de soi

La marche fait l'objet de nombreux commentaires et semble une pratique très répandue, voire un mode majeur pour les personnes en situation de vieillissement dans Paris. La marche est le mode qui concerne au minimum les sorties à l'échelle du quartier, pour les courses alimentaires. La marche permet **un maintien de ses activités et de ses liens**, elle est aussi une **forme d'entretien de soi agréable**, surtout pour les femmes. Elle est souvent recommandée par le corps médical. Il existe, parmi les personnes interrogées, de grands marcheurs qui pratiquent ou ont pratiqué la marche de façon sportive : marche nordique et randonnées ou bien, sports tels la chasse, le tennis ou le golf.

La crainte des chutes suscite des stratégies d'évitement de la foule, de certaines rues ou grands axes très fréquentés et de l'usage des transports collectifs, lors des heures de pointe. La pratique de **la marche** s'avère vécue d'emblée, comme une forme de :

- **ressource, richesse et liberté inaliénables, pour les personnes en situation de précarité** qui ont ainsi la gratuité de leur mobilité, ainsi que le sentiment d'échapper à toute contrainte et contrôle ;
- **agrément et entretien de soi, pour les plus aisés** et ceux qui sont en relative bonne santé, pour les seniors qui sont les moins handicapées tant physiquement que socialement et aussi les plus actifs ; elle

est aussi source de reliance ;

- **devoir envers soi, pour une hygiène de vie** que l'on s'impose, malgré le manque d'envie, les douleurs ou craintes ressenties, pour ceux qui souffrent le plus de handicaps, de solitude et de lenteur.

Certains piétons redoutent les vélos, craignent de ne pas les entendre, dans des quartiers où existent des aires ou bandes piétonnes comprenant des pistes cyclables. La présence sur les trottoirs de **vélos** et plus généralement de 2 roues est déplorée par les piétons ainsi entravés dans leurs parcours. L'usage du vélo a souvent été **abandonné par prudence** et l'offre Vélib est perçue comme s'adressant aux jeunes.

Des TIC peu utilisées pour les mobilités

Les taux d'équipement en TIC sont élevés chez les Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans interrogés : 108 possèdent un téléphone portable et 90 un ordinateur au moins.

L'ordinateur est utilisé pour des tâches intellectuelles, de la part de ceux qui ont encore des activités. Il reste un outil de travail, voire constitue la preuve du maintien d'activités professionnelles. Il est utilisé aussi pour des recherches d'informations, y compris en termes de déplacements, et pour l'échange de courriels avec les amis et membres de la famille.

Le téléphone portable est vécu surtout comme un outil sécuritaire, un moyen d'être joignable pour les siens et d'appeler en cas d'urgence ou d'accident. Les conversations sur portables sont décrites comme restreintes en termes de durée, et évitées dans les transports collectifs, par ces plus de 65 ans.

Conclusions partielles

L'âge n'apparaît pas comme la variable la plus discriminante par rapport aux situations de vieillissement et aux mobilités des personnes en situation de vieillissement. Outre les diminutions de capacités et handicaps, la situation familiale, le capital culturel, social, économique et surtout **les parcours antérieurs de vie**, semblent déterminants.

Le maintien d'activités professionnelles, associatives, culturelles ou citoyennes semble contribuer à un vécu positif de l'avancée en âge, à un maintien des liens sociaux, grâce à l'investissement dans des projets ou activités partagés. Outre les engagements citoyens et associatifs, ce sont ceux qui ont des professions intellectuelles et artistiques qui maintiennent le plus longtemps leurs activités. En revanche, **le passage à la retraite** apparaît à ceux ayant eu des activités professionnelles structurées par des horaires exigeants, **un moment de changement de rythme**, de réorganisation de leur vie et donc de leurs mobilités.

Les mobilités des Parisiens et Parisiennes âgées de plus de 65 ans sont non routinières : elles ne sont plus des mobilités pendulaires dictées par les horaires de travail, puisque la plupart sont à la retraite, mais concernent les mobilités pour l'entretien de soi, la vie quotidienne, les activités de loisirs et de culture, les rencontres avec les proches, les excursions. D'où **l'importance des informations** sur les réseaux, des services dans les lieux de transport, des conditions de l'inter-modalité, des **facilités d'usage des modes et des aménités urbaines**.

Après avoir investigué « le deuil de l'objet voiture », le renoncement aux différents modes de transport collectif de la part de personnes en situation de vieillissement vivant à Paris, apparaît « en creux ». L'abandon d'un mode de transport collectif n'est pas douloureux, voire est occulté et **fait l'objet d'un déni** puisque lorsque l'un des deux principaux modes perçus est abandonné, tel le métro, reste encore la possibilité d'utiliser le bus. Quelques personnes seulement, n'appréciant pas ou ne connaissant pas le réseau bus, redoutent de devoir un jour renoncer au métro, tant ce mode est lié à la vie parisienne !

L'usage des transports collectifs constitue, pour les personnes âgées, une garantie d'autonomie, une occasion de marcher, de porter un regard sur la ville, d'accéder aux services, commerces, aménités, mais aussi une opportunité de coprésence, de rencontres, de confrontation à l'altérité. Ce sont dans les transports collectifs que les personnes âgées prennent conscience de leur âge, dans le bus notamment, quand leur est proposée une place assise.

La marche est une pratique majeure, associée à l'usage des transports collectifs, dans Paris, à la mobilité parisienne en général. Les femmes sont plus sensibilisées que les hommes aux **bienfaits physiques** de la marche. Avec l'avancée en âge, elle repèrent des **signes de déprise** qui impliquent certains changements tels - l'abandon du port de chaussures à talons, pour marcher plus confortablement en chaussures plates, la perte de la capacité à courir pour prendre un bus, le besoin ressenti de s'asseoir, de faire des pauses au cours d'un trajet à pied, **le ralentissement de leurs pas**, devenu plus incertains... **La lenteur de la marche** est systématiquement évoquée par ceux qui utilisent une canne, mais également par ceux qui n'en utilisent pas, mais éprouvent des douleurs, qui sont conscients de devoir ralentir. Cette lenteur du corps est vécue implicitement au moins, par ceux qu'elle concerne, comme **allant à l'encontre du rythme parisien**, généralement perçu comme rapide et induit par les actifs.

Faciliter l'immobilité dans les mobilités des personnes en situation de vieillissement, en offrant notamment des **pauses assises**, est un élément important qui garantit un **rythme calme** dans les trajets effectués. Or les arrêts de bus sont perçus comme équipés de façon restreinte de sièges et est souvent déplorée la disparition des bancs. Il existe **une attente d'assises** dans les espaces publics de la ville.

La dangerosité des espaces publics parisiens est attribuée par les personnes âgées à la multiplicité des modes, à la circulation simultanée des voitures particulières, taxis, motos, scooters, bus, vélos. Cette dangerosité est perçue comme issue de **la complexification de l'aménagement** des voies de circulation : certains grands axes sont décrits comme particulièrement dangereux à traverser.

La qualité des transports collectifs à Paris est évaluée par les Parisiens et Parisiennes de plus de 65 ans, au travers essentiellement de leur **accessibilité, confort, sécurité physique, informations**, ainsi qu'au travers **du civisme** et de la **convivialité** de leurs usagers.

I.2/ Objectifs de la seconde phase de la recherche

Cette seconde phase de recherche a pour objectifs **d'enrichir** :

- **l'interprétation et l'analyse des 118 entretiens** menés au cours de la première phase de la recherche, au travers **des hypothèses de la recherche action** « *Projets de vie et de mobilité durable, pour bien vieillir dans les territoires en 2030* », menée précédemment avec la FING, pour le GO3 du Prédit, dans différents territoires : urbain (Lyon), périurbain (Villeurbanne) et rural (Mortainais) ;
- **les résultats de la première phase, par les points de vue des acteurs et experts** : d'analyser leurs réactions et modes d'interprétation des résultats présentés ; les éléments convergents et divergents par rapport à leurs préoccupations, les modes d'inscription des attentes des Parisiens en situation de vieillissement dans les projets des acteurs de la ville et des offres de mobilités ;
- **de pistes d'actions pour faciliter et sécuriser les mobilités des Parisiens et Parisiennes en situation de vieillissement** : pour que ces pistes d'actions soient le plus concrètes possibles, à partir des suggestions et préconisations des acteurs et experts, il a été demandé à **Brice Dury** et **Marie Coirié**, designers, de les explorer, de les représenter et les « mettre en scène ».

I.3/ Composition des deux groupes d'acteurs et d'experts et déroulement de ces ateliers

a- Participants aux groupes

Les deux groupes d'experts ont été animés par moi-même (CE), de 18h30 à 22h 30, pour le premier, et jusqu'à 22h, pour le second. Ces ateliers ont eu lieu à Réunions Services (36 Bd de Sébastopol) et étaient composés chacun de **8 participants**, dont :

- pour le premier groupe :
 - o **Gisèle Bessac** – Consultante (GB)
 - o **Arantxa Julien** - GO2 (AJ)
 - o **Vincent Faye** – RATP (VF)
 - o **Edith Heurgon** - Conseillère en prospective (EH)
 - o **Véronique Michaud** - Club des villes et territoires cyclables (VM)
 - o **François Prochasson** – DVD Ville de Paris (FP)
 - o **Marc Prochasson** – Mairie du 20^{ème} arrondissement (MP)
 - o **Marion Tillous** : Géographe (MT)
- pour le deuxième groupe :
 - o **Pierre Baudez** - Association Araxa (PB)
 - o **Madame Berger** - Association Araxa (MmeB)
 - o **Jacques Joseph Brac de la Périère** - Villes et transports en Ile de France (JJB)
 - o **Peggy Buhagiar** – Mairie de Paris (PBg)
 - o **Edith Heurgon** - Conseillère en prospective (EH)
 - o **Stéphane Juguet** - Consultant (ST)
 - o **François Prochasson** – DVD Ville de Paris (FP)
 - o **Marion Tillous** : Géographe (MT)

Ont été excusés :

- o **Marie-Françoise Fuchs** : Association Old Up
- o **Arnaud Passalacqua** : Historien

Parmi les participants aux groupes il convient de distinguer :

- ceux qui ont participé aux deux groupes tels : E. Heurgon, F. Prochasson, M. Tillous
- de ceux qui n'étaient invités à participer qu'à un seul groupe ;

En termes d'univers, les participants, ont **trois principaux profils** :

- **des consultants** : Gisèle Bessac, Stéphane Juguet
- **des membres d'institutions, de collectivités territoriales** :
 - o le Prédit : Arantxa Julien,
 - o la Mairie de Paris : Peggy Buhagiar, François Prochasson, Marc Prochasson,
 - o Villes et Transports en Ile de France : Jacques Jo Brac de la Périère ;
 - o la RATP : Vincent Faye ;
- **des membres d'associations** :
 - o l'association Araxa : Pierre Baudez et Madame Berger ;
 - o le Club des villes et des territoires cyclables : Véronique Michaud.

b- Trame d'animation et déroulement

Ces ateliers se sont déroulés en deux temps, la « mi-temps » ayant été ponctuée par une pause dinatoire :

- **une première phase (de 18h30 à 20h)** au cours de la quelle ont été présentés successivement :
 - o les éléments de cadrage parisiens : par F. Prochasson ;
 - o la synthèse des principaux résultats de la première phase de recherche : par C. Espinasse ;
 - o les attentes génériques des personnes en situation de vieillissement : par Marion Tillous ;
 - o les questionnements prospectifs : par E. Heurgon (qui figurent en annexe) ;

- **une seconde phase (de 20h à 22h)** de recueil :
 - o des réactions suscitées par les données présentées ;
 - o des interprétations de ces données ;
 - o des suggestions de pistes d'actions.

Dans le premier groupe, au cours de la seconde phase, trois-sous groupes ont été constitués qui ont traité chacun des pistes d'actions pour un type de situation de vie, tandis que dans le deuxième groupe, n'ont pas été constitué de sous-groupes tous les présents ayant participé ensemble à cette dernière phase de recherche créative.

c- Analyse de contenu

Les résultats que nous vous présentons sont issus d'une **analyse de contenu** des propos recueillis au cours de ces deux groupes d'acteurs et d'experts, des échanges qui y ont eu lieu. Une retranscription intégrale a permis cette analyse détaillée et exhaustive.

Dans ce rapport d'analyse, chaque élément avancé ou point d'analyse, est étayé de verbatim afin d'en prouver la validité. Les initiales des auteurs sont indiquées en fin de citation.

Nous avons analysé les deux groupes d'acteurs et d'experts simultanément, sans les dissocier, puisque la trame de notre animation ainsi que le déroulement de ces groupes étant approximativement les mêmes.

II/ Hypothèses émises et éléments de référence fournis

II.1 Hypothèses issues de la recherche GO3 du Prédit : « *Projet de vie et de mobilité durable, pour bien vieillir dans les territoires en 2030* »

L'allongement de la vie est une bonne nouvelle souligne d'emblée Edith Heurgon qui a contribué au programme « Plus longue la vie » initié par la Fing. Cet allongement de la durée de vie remet en cause les conceptions encore dominantes du vieillissement qui ne prennent pas en compte la mutation sociétale liée à l'allongement de la vie en bonne santé.

Le vieillissement de la population c'est d'abord l'allongement de la vie, qui est une bonne nouvelle. Si aujourd'hui on vit 10 à 15 ans de plus qu'il y a 30 ans, ce n'est pas pour considérer qu'à 65 ans les gens sont vieux. Donc là, il est nécessaire de distinguer différentes situations de vie. On estime à 14 millions, le nombre de personnes en France, qui ont arrêté un travail professionnel, dont bon nombre s'engagent dans des associations ou dans les collectivités et qui œuvrent beaucoup pour la solidarité de notre pays ! (EH)

La mobilité est un facteur d'autonomie et d'intégration sociale pour les personnes en situation de vieillissement. Cette hypothèse est confirmée par les résultats de la recherche du GO3 et par cette recherche. En témoigne la notion de **mobilité reliance** qui sera reprise maintes fois au cours de ces deux groupes d'experts.

L'autre hypothèse confirmée par notre étude pour le GO3 du Prédit et qui rejoint ce qu'a dit François Prochasson, c'est que : pour les personnes qui prennent de l'âge, la mobilité est d'abord un facteur d'autonomie et d'intégration sociale. Et donc ce n'est pas une mobilité déplacements et transport dont il s'agit, mais d'une mobilité autonomie et reliance. L'analyse de ces mobilités vont nous aider à comprendre des comportements qui vont au-delà des personnes âgées, concernent tout le monde... (EH)

La mobilité est une compétence pour des personnes en situation de vieillissement. Edith Heurgon fait référence aux « ateliers mobilités », initiés à la RATP, par Mike Rackelboom, d'abord pour des jeunes de banlieue. Cette **compétence mobilité** contribue au bien vivre des personnes en situation de vieillissement.

La vitesse est définie d'emblée comme un critère insuffisant en termes de mobilité durable des personnes en situation de vieillissement. Ce critère apparaît comme étant lié aux mobilités pendulaires des actifs, comme occultant d'autres dimensions sensibles inhérentes aux pratiques et attentes des Parisiens de plus de 65 ans.

L'hypothèse sur laquelle reposent nos recherches est la suivante : les critères d'une mobilité durable, ce n'est pas seulement la vitesse, ce sont beaucoup d'autres qualités qu'il est plus facile de mettre en évidence à propos des mobilités des personnes qui prennent de l'âge, que sur des actifs. Ce qui est intéressant c'est de comprendre la

mobilité au sens large, et non seulement les déplacements domicile-travail. Cet échantillon me paraît de nature à nous aider à comprendre les mobilités, non pas les mobilités pendulaires, quasi automatiques, mais des mobilités plus riches, plus variées et où les différentes dimensions qu'a énoncé Marion vont nous aider et même en rajouter d'autres... (EH)

Les activités, capacités et l'environnement : la nécessaire articulation de ces trois dimensions est mise en exergue par Edith Heurgon.

*L'autre hypothèse, c'est que le vieillissement est un processus qui commence à la naissance et qui se termine avec la mort. Les sportifs sont vieux à 30 ans. Donc ça dépend des activités ! Il faut sans arrêt **rééquilibrer le trinôme composé par : les activités, les capacités et l'environnement.** (EH)*

II.2/ Les attentes génériques des personnes en situations de vieillissement

Sans étayer l'ensemble des douze attentes génériques des personnes en situations de vieillissement qu'elle a détectées au travers d'une recherche documentaire, Marion Tillous a **explicité d'abord sa démarche**, dans le cadre de la recherche action menée pour le GO3 du Prédit, puis précisé quelques unes des attentes génériques, ainsi que leur lien avec la notion de déprise.

*Les attentes génériques c'est le **début d'une recherche** où l'on avait besoin d'aller regarder dans la bibliographie spécialisée sur les mobilités des personnes vieillissantes et la bibliographie en sciences humaines et sociales plus largement, sur cette question du vieillissement, en essayant de relier des caractéristiques propres au vieillissement et de voir comment cela allait produire des questionnements sur la mobilité et éventuellement, nous permettre d'imaginer des conséquences en termes d'offres de mobilité. L'idée, à partir de ces attentes génériques, c'est de **réinterroger la mobilité**, la façon dont elle est envisagée. C'est aussi le fait de tenir compte des personnes âgées dans ces fameux modes où on ne les attend pas, comme le métro, qui conduit à faire entrer d'autres valeurs que celles généralement utilisées pour servir de base à la gestion, à l'aménagement... Je ne vais pas toutes les passer en détail, juste expliquer comment on a construit les choses. On a construit les choses en termes de fiches en fait, afin de pouvoir les utiliser comme un outil pour la recherche. (M.T)*

Ainsi l'**attente générique de rythme calme**, ainsi que l'**importance accordée aux relations et aux services de proximité** sont-elles éclairées par cette notion de déprise définie par Serge Clément comme un « désengagement spatial, social, temporel ». Les citations fournies par Marion Tillous, quant à la perception de l'accélération du temps par des personnes en situation de vieillissement, auraient pu être extraites des entretiens réalisés au cours de la première phase...

*Nous avons aussi travaillé sur la **notion de déprise** qui est une notion employée par le sociologue Serge Clément. C'est dans ses mots en tous cas, quelque chose d'assez spécifique, de décrochement, de **désengagement à la fois spatial, social et temporel**... C'est-à-dire qu'il va se produire un repli sur une échelle de la proximité, sur une sociabilité avec les personnes présentes, et de moins en moins avec les personnes distantes. Tout cela joue aussi sur un repli temporel, on a l'impression de ne pas être dans les mêmes temporalités que des personnes plus jeunes : « tout va trop vite », « je suis dépassé », « faut que je ralentisse »... C'est ce désengagement temporel qui fait que la personne se recentre sur certaines sociabilités, sur **les espaces de proximité et sur un temps particulier, un rythme calme**. (M.T)*

Sont mises en exergue les interrogations suscitées en termes de conception des offres de services à la mobilité, par ces attentes génériques et en particulier par cette attente de **rythme calme**. Cette dernière attente remet en cause la valeur vitesse.

Tout cela engage pas mal de choses en termes de mobilité, par exemple le rythme calme, qui veut dire proposer des systèmes de bus qui s'arrêtent longuement, une conduite douce du conducteur qui attend que la personne soit assise pour

redémarrer... Mais ça réinterroge aussi la façon dont on conçoit un système de transport avec la notion de vitesse qui n'est peut-être pas un objectif pour tout le monde. Et peut-être faut-il envisager des choses plus calmes... (MT)

L'attente d'autonomie physique est également abordée, en tant qu'attente majeure. Il est fait référence à ce propos, aux travaux de Bernard Ennuyer sur la question de l'autonomie et de la dépendance.

Dans les travaux faits par Bernard Ennuyer sur la question de l'autonomie et de la dépendance, une des attentes génériques, c'est évidemment l'autonomie physique. L'autonomie physique c'est avoir une moindre dépendance. Cela, c'est une attente : avoir le moins possible à recourir à une tierce personne. (MT)

L'attente d'autonomie de choix ou encore **de liberté** est également évoquée et permet de souligner que le recours à des prothèses est une stratégie adaptative qui permet aux personnes en situation de vieillissement de continuer à avoir une vie choisie et témoigne d'un choix.

Bernard Ennuyer a aussi montré que l'autonomie c'est l'autonomie de choix et quand on a recours à une prothèse de quelque sorte qu'elle soit, on garde une autonomie de choix. Il y a des stratégies adaptatives pour continuer à décider... (MT)

L'attente de sociabilité est illustrée par le fait que le mode de transport devient avec l'avancée en âge, une destination en lui-même, un lieu de sociabilité, de rencontres et pourrions nous ajouter, dans le contexte parisien, de contemplation du paysage urbain tant apprécié.

Le mode de transport devient une destination et non un moyen. Cela dans les navettes on le voit particulièrement c'est un espace social avant tout... (MT)

L'attente de confort qui recouvre une attente d'assises dans les transports et les espaces publics parisiens est explicitée par la fatigue, la fragilité éprouvée, la **vulnérabilité ressentie** par les personnes en situation de vieillissement. L'augmentation avec l'avancée en âge de la pénibilité des déplacements accroît cette attente de confort, d'assises, de rampes.

L'attente de confort est totalement liée à cette vulnérabilité qui est une fragilité ressentie et qui augmente la pénibilité des déplacements ; d'où les manques ressentis de bancs, de rampes... (MT)

L'attente de rythme choisi est renforcée par le passage à la retraite : n'ayant plus de contraintes horaires majeures, les personnes retraitées choisissent plus que les actifs, les activités, temporalités et mobilités qui leur conviennent. Cette attente débouche sur la nécessité d'une flexibilité des modes de transports.

Le rythme choisi c'est l'idée que les personnes âgées sont dégagées des contraintes horaires du travail. Cela veut dire des déplacements qui se font plus facilement en heures creuses... Donc essayer de favoriser les transports en heures creuses. Cela veut aussi dire que les seniors mais aussi les plus de 75 ans, ont cette attente de pouvoir décider de leurs déplacements, de pouvoir maîtriser leurs déplacements, donc travailler sur une grande flexibilité des modes de transport pour les personnes âgées... (MT)

L'attente de citoyenneté recouvre le désir de s'impliquer dans la vie de la société, de prendre part à celle-ci et d'être consulté, en tant que citoyen à part entière. L'implication dans les associations et dans les conseils de quartiers sont deux caractéristiques de la majorité des personnes interrogées au cours de la première phase.

*Citoyenneté parce qu'il y a une volonté de participer, une volonté de s'impliquer que ce soit dans les réunions de concertation concernant l'aménagement des espaces ou d'autres sujets. C'est une demande de **pouvoir s'impliquer dans la société**... (MT)*

L'attente de maîtrise de l'incertitude très prégnante dans les entretiens menés au cours de la première phase, est définie comme particulièrement nécessaire lors des mobilités occasionnelles, non ritualisées. La question de la façon de répondre à cette attente générique de réassurance est posée.

*Alors la maîtrise de l'incertitude c'est l'idée que l'on va plus intégrer ces mobilités dans des rituels. Dans les déplacements nouveaux il y a une **demande de réassurance constante**. Comment permettre aux personnes âgées cette réassurance ? (MT)*

II.2'/Synthèse des attentes génériques

12 attentes génériques	Eléments de définition et motivations	Populations concernées en priorité	Critères discriminants/ Situations	Critères discriminants/ Territoires
1/ RYTHME CALME	Volonté de se préserver, d'éviter la fatigue	Age variable	Conditions physiques	Systèmes complexes de mobilité, densité urbain > rural
2/ RYTHME CHOISI	Temps libéré par la retraite + désir de profiter de ce temps	Seniors actifs Retraités	Activités antérieures	Offres de loisirs
3/ AUTONOMIE PHYSIQUE	Attente de base	Handicaps ou charges 4 ^{ème} âge	Environnement familial et amical	Offres existantes Densité du territoire
4/ LIBERTE Autonomie de choix	Garder sa capacité à élaborer seul ses choix : liberté	4 ^{ème} âge	Environnement familial et amical	Offres existantes
5/ PROXIMITE SPATIALE ET GEOGRAPHIQUE	Repli sur les espaces les plus proches	3 ^{ème} et 4 ^{ème} âge	Conditions physiques	Degré d'appropriation de l'espace
6/ SOCIABILITE	Liée à l'isolement ressenti/reconfiguration des réseaux sociaux	Age variable	Vie sociale antérieure/ actuelle	Offres et types de sociabilités
7/ SECURITE PHYSIQUE	Se prémunir contre les risques d'accidents et d'agressions	Age variable	Le genre	Sécurité routière/rural Insécurité urbaine
8/ CONFORT	Pénibilité des espaces ressentie	Age variable	Conditions physiques	Aménagement des espaces publics
9/ AMENITES	Attente culturelle	Age variable	Offres de loisirs + genre	Offres de loisirs
10/ CITOYENNETE Participer à la collectivité	Souci de rester partie prenante	Seniors dynamiques	Vie sociale antérieure	?
11/ SOLIDARITES INTERGENERATIONNELLE Voyager pour accompagner	Besoin de perpétuer les liens familiaux	Génération pivot avec parents, enfants, petits enfants : seniors	Le genre	Eloignement ou proximité des siens
12/ MAITRISE DE L'INCERTITUDE	Sentiment de vulnérabilité Peur de l'inconnu	Age variable	Degré de vulnérabilité	Territoires peu connus

II.3/ Eléments de cadrage de la ville de Paris

Les plus de 60 ans ne représentent que 19,5% de la population parisienne alors que ceux-ci représentent 22% de la population nationale, précise d'emblée François Prochasson de la DVD de la ville de Paris qui a bien voulu participer aux deux groupes d'experts. Cependant la question de la dépendance serait plus importante à Paris qu'ailleurs en France et par ailleurs la ville n'échappe pas à l'augmentation du nombre de personnes en situation de vieillissement.

Il faut que vous reteniez de la situation des personnes âgées à Paris, qu'il n'y a pas une proportion plus importante à Paris de personnes âgées, que dans la moyenne nationale, elle est même inférieure. On est à 19,5% de plus de 60 ans, contre 22% en France métropolitaine... C'est un département où le taux de dépendance est plus important que la moyenne nationale. La ville de Paris est confrontée comme beaucoup de départements français à cette question de la dépendance, à la fois en termes de structures d'accueil à créer et de systèmes de maintien à domicile... Il y en aura de plus en plus en valeur absolue de personnes âgées... (FP)

Ne pas stigmatiser les personnes âgées constitue une des premières préoccupations de la ville de Paris. François Prochasson démontre plus largement la nécessité de rompre avec une logique reposant sur des catégories d'usagers, dont les attentes sont contradictoires.

La première des choses qui est importante pour nous, c'est d'éviter de stigmatiser ces personnes... (FP)

La marche est présentée comme un mode dominant pour les personnes âgées résidant à Paris. Ce qui confirme les résultats de la première phase de la recherche. D'où l'importance du territoire environnant le domicile, du bassin de vie de proximité.

Et quand je dis la mobilité, c'est principalement la marche, qui est le mode le plus adapté aujourd'hui : vous savez qu'à Paris, on marche beaucoup et en vieillissant cela devient le mode dominant. Le territoire des personnes âgées, autour du domicile devient fondamental... (FP)

Est évoqué aussi le problème de la vulnérabilité des personnes âgées qui représentent 60% des tués dans les accidents de la circulation.

Il y a un taux de mortalité dans les accidents de la circulation des plus de 65 ans très important, c'est-à-dire que cette population représente chaque année, environ 60% des tués. Il y a une sur représentation des personnes âgées dans les accidents de la circulation... (FP)

François Prochasson souligne à propos des questionnements quant aux raisons de cette vulnérabilité des personnes âgées, avoir découvert récemment que **leur crainte de la chute** l'emporte lors de traversée de la chaussée, sur **la vigilance par rapport à la circulation**. Ce que révèle également le contenu des entretiens menés auprès de Parisiens en situation de vieillissement.

*Lorsque nous avons interrogé quelques personnes dans la rue, elles nous ont signalé d'abord leur **préoccupation par rapport à la chute**, et non pas par rapport aux dangers de la circulation. Et cela est une découverte pour une direction comme celle dans laquelle je travaille, où l'on s'occupe plus souvent de la qualité des chaussées que de celles des trottoirs ! La personne âgée a finalement beaucoup trop de tâches à gérer dans sa mobilité à Paris. Parce qu'elle a beaucoup de tâches à gérer, des douleurs, des pertes de son champ de vision, elle se fait piéger par celle qui devrait être prioritaire pour elle, c'est-à-dire les véhicules. Donc elle va s'engager, traverser préoccupée par ses difficultés... (FP)*

Un souci de simplification de l'espace public et d'une meilleure lisibilité de celui-ci est enfin évoqué en tant que consigne au sein de la DVD de la ville de Paris. Consigne qui va dans le sens des attentes analysées dans les entretiens, puisqu'il apparaît que l'espace public est perçu majoritairement par les Parisiens de plus de 65 ans, comme s'étant complexifié avec la création des pistes cyclables, de couloirs de bus, de voies de circulation.

*La commande de notre secrétaire général aujourd'hui, c'est : **soyez plus simples** dans votre façon de gérer l'espace public et **garantissez-en une bonne lisibilité**... Ce n'est pas nouveau, mais on le confronte à des réalités, issues d'observations, d'enquêtes, de discussions avec des professionnels de l'ergonomie et d'autres domaines... C'est pour cela que nous sommes très intéressés par votre travail, à la fois par rapport à ce que nous vous avez déjà expliqué, je suis vraiment preneur pour tirer toute la substance de vos travaux et pour effectivement transmettre quelques messages à ceux qui au quotidien, gèrent et aménagent l'espace public. (FP)*

*Je pourrais juste **confirmer d'emblée la perception de la complexification de l'espace public** et la **préoccupation majeure** : la crainte de la chute qui passe avant tout, y compris avant la dangerosité de certains passages... (CE)*

Est abordée la question de la vitesse dans Paris et exprimé un souhait d'une ville « duale » où puissent être conciliés rythme rapide et rythme lent. A ce propos est souligné que le renforcement de la crainte de la chute provient de la foule. Ce qui confirme la dimension anxigène de la foule, décelée dans les entretiens menés au cours de la première phase.

*J'ai toujours rêvé de travailler sur des villes duales, c'est-à-dire qui puissent être **des villes de la vitesse et des villes de la lenteur**. Nous devons être capables sur un même territoire, de concilier ces deux approches, soit décalées dans le temps, soit dans l'espace. Il y a des gens qui ne marchent pas vite et ils se font embarquer par le flot sur les trottoirs, c'est une catastrophe ! On sait que les personnes âgées qui hésitent à traverser par exemple, aiment bien le faire quand il y a quelques personnes qui vont traverser en même temps qu'elles parce que ça les sécurise, mais elles redoutent qu'il y ait trop de personnes pour le faire ! Je ne sais pas si vous voyez la différence ! Elle est invisible... C'est une réalité importante et intéressante pour nous, cette peur du flot qui m'entraîne un risque de chute. Le sentiment est : « je ne contrôle plus », versus : « je suis bien si il y a quelques personnes autour de moi ». (FP)*

« Paris Accompagnement Mobilité » est défini comme manquant d'accompagnement de porte à porte des personnes à mobilité réduite transportées. Nous pouvons confirmer que ce service de la ville de Paris : PAM bien qu'évoqué par les Parisiens de plus de 65 ans, n'a été que rarement utilisé par les personnes interrogées.

*On a mis en place une offre de transport dédiée aux personnes à mobilité réduite qui s'appelle Paris Accompagnement Mobilité, qui existe depuis une dizaine d'années. On a ouvert cette offre aux personnes âgées sous conditions, selon le niveau d'autonomie. On a ouvert ce service et puis finalement on s'est rendu compte que dans notre maillon, manquait un élément essentiel : c'est la possibilité pour le chauffeur de ces véhicules qui transportent, qui sont des taxis à la demande en fait, d'accompagner ces personnes. On a oublié que ces personnes qui ont des difficultés à se déplacer dans l'espace public, elles ont aussi des difficultés pour accéder à l'espace public, pour aller jusqu'à la rue ! Et donc si on veut offrir un service de mobilité pour ces personnes en réelle dépendance, **il faut aller de la porte de son domicile jusqu'à la porte de sa destination ! (FP)***

II.4/ Les trois situations de vieillissement retenues

La prospective du présent est redéfinie rapidement par Edith Heurgon qui souligne que cette démarche s'efforce de détecter des signaux faibles, germes de futurs souhaitables, déjà là, sous nos yeux, à condition de disposer des bons outils d'observation.

A cet égard, les personnes qui prennent de l'âge, de par leur passage à la retraite, ne sont plus contraintes aux mobilités pendulaires, sont susceptibles de nous aider à percevoir la variété des composantes à prendre en compte dans les systèmes de mobilité, et notamment les dimensions sensibles. En ce sens les experts en mobilités choisies apparaissent particulièrement intéressants pour **élargir nos conceptions de la mobilité**.

*C'est une prospective qui ne vise pas à prévoir l'avenir, mais à voir ce qui, sous nos yeux, est déjà du futur, mais que l'on a parfois du mal à percevoir, faute de disposer de bonnes lunettes. Il convient donc d'ouvrir grands ses yeux et ses oreilles et cela passe par des observations de terrains, par la détection d'initiatives innovantes, par le montage de dispositifs créatifs qui permettent de percevoir les signaux faibles. En l'occurrence, il me semble que ces experts en mobilités choisies nous permettent de **mettre en évidence des signaux faibles**, moins visibles chez les personnes dites « actives ». (EH)*

L'importance du parcours de vie dans la détermination des situations de vieillissement est soulignée par Edith Heurgon. Les situations de vieillissement ont été définies par rapport d'une part, aux attentes génériques décelées par Marion Tillous, et d'autre part, par rapport à des attentes contextualisées, spécifiques aux territoires habités, en l'occurrence liées aux modes de vie de Parisiens.

On ne vieillit pas de la même façon selon le parcours de vie qu'on a eu. Au moment du vieillissement c'est tout le parcours de vie dans l'ensemble – on peut parler de capital culturel, social – qui est déterminant. Ainsi nous avons essayé de les spécifier les situations de vieillissement d'une part, au travers d'attentes génériques, et c'est le travail dont vous a rendu compte Marion et qui a été tout à fait important, et puis c'est d'autre part, des attentes contextualisées et qui sont tout à fait spécifiques, après ce travail sur Paris. (EH)

Les caractéristiques des trois principales situations de vie issues de la première phase de la recherche, sont précisées par Edith Heurgon, en début de réunion. Sont formulés par celle-ci des doutes quant à la pertinence de l'échantillon, dans la mesure où il est censé être constitué de personnes subissant d'effectives déprises.

*J'ai vu dans l'échantillon **un intrus** : ce sont ces gens qui sont en parfaite santé et qui même s'ils portent des lunettes et prennent des médicaments, ne relèvent pas de l'analyse qu'on a tendance à faire, c'est-à-dire qu'on parle de vieillissement quand il y a des réductions de capacités physiques. (EH)*

Le changement majeur pour les moins âgés de l'échantillon (65 à 74 ans), est perçu comme étant **le passage à la retraite**, qui induit une réorganisation de la vie. Sont rappelés à cette

occasion les trois principaux types de projets de vie de ces nouveaux retraités en bonne santé détectés antérieurement :

- **prendre soin de soi**, entretenir son corps voire prendre du bon temps en termes de loisirs culturels ou sportifs ;
- **être utile** aux autres et se consacrer, à ses proches mais aussi au travers d'engagement associatifs et citoyens ;
- **préparer son avenir, sa vieillesse** par le choix d'une nouvelle résidence, un projet de déménagement ou des aménagements du domicile.

*Sur cet échantillon, il y a 50 personnes de moins de 75 ans, qui se déplacent plutôt sans difficultés. Ce ne sont pas des personnes en situation de déprise : le changement tient au fait qu'elles ne sont plus dans un environnement contraint professionnellement et que, si elles ont le choix, elles peuvent **réorganiser leurs modes de vie**, changer de lieu d'habitation, préparer leur avenir ! (EH)*

1/ « Les experts en mobilités choisies » :

Est soulignée d'abord par Edith Heurgon l'**absence de déprise** chez ces personnes qui, dans la mesure où elles n'ont plus de contraintes professionnelles, peuvent faire preuve d'autonomie. Celles-ci sont pour la plupart satisfaites de leur itinéraire de vie et cela d'autant plus, quand elles ont une résidence secondaire. La notion de **projet de vie** est également introduite en tant que caractéristique de ces jeunes retraités qui sont comparés aux adolescents, de par cette **nécessité de se (re) construire lors de ce passage à la retraite**.

*Les experts en mobilités choisies, de mon point de vue, ne connaissent pas de situations de déprise. Ils sont dans une recherche d'autonomie maximale et de choix de vie, soit pour se faire plaisir, soit pour s'engager pour autrui, ses proches ou un proche, soit pour préparer sa vie future! Ce sont des gens qui sont **en capacité de construire un projet de vie**. On peut établir un rapport avec les adolescents, dont l'enjeu est de construire leur identité et pour qui est essentielle la conquête de l'autonomie. Des gens qui ne sont plus acculés à cette vie d'actifs et qui peuvent retrouver des champs de liberté. Certains pourront le faire et d'autres ne pourront pas, parce que ils n'auront pas eu les ressources ou les capacités pour le faire. (EH)*

Pour mettre en exergue les compétences de ces experts en mobilités choisies, Edith Heurgon se livre une introspection et relate les erreurs qu'elle commet en tant qu'usagère des TC, quand elle revient dans la capitale, après quelques mois de non pratique des transports collectifs. Il est vrai que dans l'échantillon des 118 Parisiens interrogés, la bi-résidentialité concerne particulièrement les experts en mobilités choisies et que leurs mobilités sont non seulement occasionnelles et diverses, mais également à géométrie variable !

*Etant bi résidentielle, je vis 4 mois à la campagne, 8 mois à Paris. Quand je rentre de Cerisy, je me trompe dans le métro ! D'où cette idée des experts en mobilités choisies qui ne vivent plus la contrainte du domicile-travail, mais pratiquent des **mobilités occasionnelles**. Ils sont sur des **mobilités tous azimuts**. Ils peuvent agencer leurs mobilités, ils peuvent les choisir et ils développent une véritable compétence. (EH)*

2/ « Les résistants » :

Il s'agit de personnes de classes sociales souvent moins privilégiées, un peu plus âgées, vivant plus souvent seules qu'en couple, qui utilisent des prothèses ou des accompagnements, pour maintenir leur mobilité et pour conduire une vie normale. La notion de lutte que sous-entend implicitement l'idée de résistance est due à la confrontation avec certaines déprises liées à l'avancée en âge et à un ralentissement.

Ce sont des gens qui ne veulent pas réduire leur mobilité mais ils vont peut-être la réduire tout de même un peu, ils vont moins jouer avec cette multiplicité d'agencements possibles, mais ils vont se battre pour pouvoir réaliser leurs activités normalement. Ils vont utiliser non pas la richesse des transports, mais toutes les prothèses qui vont leur permettre de marcher, de descendre des escaliers et de voir, d'entendre, de s'asseoir etc. C'est là où tout ce qui peut être apporté comme objet technique ou comme accompagnement humain, ou comme dispositif relationnel, est à travailler pour aider ces gens à résister à cette déprise qui vient avec l'âge! A la différence des experts en mobilités choisies qui ne sont pas dans la déprise, les résistants pour une mobilité leur permettant une vie normale, utilisent toutes les prothèses qu'on peut leur fournir. Ils veulent lutter contre la déprise, mais ils acceptent progressivement une mobilité assistée. Ils ne réduisent pas encore leur espace de mobilité... Parmi les résistants il faut mettre non seulement les gens qui ont des difficultés de mobilité, mais aussi ceux qui ont peu de ressources, qui doivent assurer un certain nombre de mobilités contraintes : aller chercher des conseils au plan social, aller voir son médecin... (EH)

3/ « Les résignés aux mobilités de proximité » ou encore « les sages » :

Il s'agit de personnes de plus de 80 ans, voire de plus de 85 ans, **en situation de déprise**, qui doivent se limiter à des mobilités de proximité, au regard de leurs diminutions de capacités. D'où l'importance du bassin de vie de proximité : le quartier à Paris (ou le bourg à la campagne), des commerces et services de proximité, de l'animation, de lieux de rencontres, des espaces verts.

Les résignés sont en situation de déprise et avec eux, la notion de proximité retrouve toute son importance. Il faut défendre pour ces personnes le droit à bouger ! L'idée du maintien à domicile est bonne - l'Institut de la Ville en Mouvement a travaillé sur le thème des services à domicile - mais il est préférable quand on le peut, de descendre pour aller acheter du pain chez le boulanger, poster son courrier, que d'être astreint à domicile. Attention de ne pas aller trop vite sur les services à domicile ! (EH)

Même si le terme de « résignés » est perçu comme connoté un peu tristement et que cet intitulé suscite des questionnements, la résignation est aussi associée à une certaine forme d'acceptation de la déprise, voire de sagesse, comme en témoigne la définition de François Mauriac : « **Avancer en âge... c'est connaître ses limites et s'y résigner** ».

*Je suis encore allée regarder ce que je trouvais pour remplacer « résignés » et j'ai trouvé cette citation de Mauriac qui m'a assez convaincue. **Vieillir c'est accepter d'avoir vieilli** : donc ce n'est pas si mal ce terme de résignés. (EH)
-Il y a aussi une sagesse dans la résignation ! (CE)*

- Cela pourrait être « les sages »... (EH)
- Exactement ! (CE)

Il est rappelé que le vieillissement est un processus continu, fait de « transformations silencieuses », pour reprendre le concept de François Julien, mais au cours duquel peuvent se produire aussi certaines **ruptures de vie** : un deuil, un accident, une maladie, une hospitalisation, un déménagement. Ces ruptures qui peuvent accélérer le processus de vieillissement nécessitent des réaménagements des modes de vie et des mobilités.

*Le vieillissement est un processus fait de **transformations silencieuses** très progressives, mais il comporte aussi **des ruptures et des capacités à supporter des ruptures** : un deuil, un accident, une maladie, un déménagement. Bien vieillir c'est être capable de surmonter des ruptures, de les prévenir, de les anticiper, de les accompagner et de les dépasser... (EH)*

La situation de vie des experts en mobilités choisies, bien que d'abord remise en cause, par rapport à l'appel à recherche, s'avère définie comme une situation propice à la préparation et à l'apprentissage du bien vieillir... La largeur de l'échantillon ainsi que le fait qu'il comprenne des personnes en situation de vieillissement qui ne pâtissent pas réellement de diminutions de capacités (en dehors des lunettes de vue et de la prise quotidienne de médicaments), ne sont pas contestés par notre interlocutrice du Prédit : Arantxa Julien qui considère qu'il est pertinent de s'intéresser aussi à ceux qui sont dans une période transitoire..

***Cette période d'apprentissage des mobilités variées, riches** est une période qui peut donner aux gens, la possibilité de **renforcer leurs capacités à vivre les transitions** qu'ils vont avoir à vivre ensuite, en prenant de l'âge... Je crois que c'est une période où on peut apprendre à bien vieillir, parce qu'on a effectivement plus de temps, et que l'on peut apprendre à maîtriser des choses qui ensuite, vont devenir tout à fait essentielles! (EH)*

*Je réponds : **cette population fait partie de l'enquête**... On peut parler du transitoire, du début du retrait de la vie active et de la période de l'apprentissage, de l'acquisition de compétences. C'est sans doute une période importante...(AJ)*

Edith Heurgon fait remarquer à quel point cet allongement de la vie suscite de **flous et d'indéterminations en termes de dénomination** de ces personnes qui sont en bonne santé, très mobiles.

*La position que je défends est la suivante : nous vivons 15 ans de plus en bonne santé qu'il y a un demi siècle, mais la société n'en a pas encore pris conscience ! On ne sait même pas comment dénommer cette période de vie ! Si on prend les entreprises, on devient vieux dès 50 ans, donc on récupère encore 15 ans. Et 15 ans plus 15 ans, cela fait **30 ans de nos vies où on ne sait pas très bien ce que l'on est ! (EH)***

III. Thèmes abordés et champs d'actions suggérés

III.1/ Les représentations du vieillissement

C'est dans les transports collectifs que l'on prend conscience de son propre vieillissement quand vous est offerte une place assise, comme nous le soulignons dans l'analyse des entretiens. C'est donc par le regard de l'autre, dans les espaces de transport, au cours de trajets en bus ou en métro qu'a lieu cette prise de conscience de son propre vieillissement... Il est à noter à ce propos, que dans les entretiens menés dans la première phase de la recherche auprès de Parisiens de plus de 65 ans, comme au cours de ces groupes, sont mises en exergue **l'amabilité et la courtoisie de personnes d'origine étrangère** ou presque, dans les transports collectifs.

*Vous disiez on découvre sa vieillesse quand on vous offre une place dans le métro ou dans le bus. Alors un de mes amis ça lui est arrivé qu'une jeune fille lui offre une place dans le métro, alors comme elle descend là où il descend, il lui dit : « Ah c'est quand même étonnant que vous m'offriez une place, **en général ce sont les immigrés qui m'offrent des places, des maghrébins** »... Elle lui dit : « Eh bien moi, je suis corse ! Vous savez, entre la Corse et le Maghreb, il y a pas mal de points communs ! On a le respect des personnes âgées ! » (PB)*

*C'est dit tout à fait explicitement, par des femmes en particulier qui affirment que **l'amabilité provient soit des femmes, soit des blacks** ! On parle d'usagers émigrés qui eux, offrent leur place et non pas le cadre, lecteur du Monde ! (CE)*

La question de la représentation des personnes âgées, du regard porté sur celles-ci, est au cœur des préoccupations des acteurs et experts qui, nous l'avons vu, cherchent unanimement à ne pas stigmatiser les personnes en situation de vieillissement, voire à les revaloriser explicitement en parlant de l'élégance des femmes et du soin qu'elles prennent d'elles mêmes. La notion d'élégance semble liée à l'urbanité, voire est associée au contexte parisien.

*Je pense que les personnes âgées peuvent aussi à un moment devenir **des icônes d'élégance** ! Etonnamment c'est aussi associé au temps ! C'est-à-dire que se préparer, se coiffer, se chapeauter, cela prend du temps... Je trouve toujours très belles les personnes âgées dans cette coquetterie, parce qu'il faut du temps pour se préparer, pour se coiffer et donc cet objet pourrait rappeler cette nécessité de l'élégance dans le contexte urbain ! (SJ)*

La non pertinence de la catégorisation par l'âge est dénoncée par Edith Heurgon et reprise par d'autres participantes. De surcroît, ce mode de catégorisation est refusé par les personnes concernées est-il précisé. Enfin c'est à tous les âges et dans diverses situations de vie que des personnes peuvent pâtir de déficits cognitifs ou sensoriels note Gisèle Bessac.

*On considère que **la question des catégories par l'âge n'est pas pertinente**. Les gens ne veulent pas être considérés par rapport à une classe d'âges. Il y a des déficits cognitifs, sensoriels qui rejoignent toutes sortes de situations de vie ! (GB)*

III.2/ Les rôles et modes d'engagement

Les experts en mobilités choisies sont définis comme des personnes ayant de multiples activités parfois encore professionnelles, quand il s'agit de professions intellectuelles, souvent associatives, citoyennes et de loisirs, qui suscitent diverses mobilités de reliance... Leur expertise et leurs compétences en termes de mobilité sont perçues comme pouvant être utiles aux acteurs des transports, pour améliorer leurs offres de services. En référence aux ambassadeurs de la RATP, sont suggérés que les nouveaux retraités, experts en mobilités choisies deviennent des « sentinelles » sur les réseaux qui permettraient de faire remonter des informations sur des dysfonctionnements ou erreurs. Apparaît ainsi un risque d'instrumentalisation de ces experts en mobilités choisies.

Pourquoi ne pas recourir, je dirais au moment de la transition, à ces gens qui vont intégrer le groupe des experts en mobilité, au moment où ils partent en retraite ? Pourquoi ne pas recourir à ces gens là, précisément, un peu comme on le fait en marketing, pour aller chercher chez eux des idées, des concepts, des critiques, des observations qui vont permettre de réaliser tous les progrès souhaitables en matière d'organisation des lieux de vie, de circulation, de mobilité... Moi c'est un peu ce que j'ai compris. (P.B)

On peut peut-être proposer à ces nouveaux retraités des formes de validation de leurs temps, de leur parcours, de leur expérience de vie en terme de mobilité pour participer à l'amélioration des espaces urbains et des transports - l'espace urbain on y reviendra – les transports surtout, comme l'a fait la RATP avec les ambassadeurs, où au lieu d'avoir un travail fastidieux d'analyse des réclamations, on met en place des panels de gens qui prennent une ligne par exemple et qui se portent volontaires pour donner des remontées sur les dysfonctionnements, sur les erreurs, les problèmes de sièges... Pour faire remonter l'information plus vite et ce serait peut-être un facteur motivant pour justement rendre vigilants les détenteurs de ces cartes d'ambassadeurs pour être des sentinelles sur les réseaux. Et ils deviennent plus mobiles à ce moment là. (PBg)

Les experts en mobilités choisies sont parfois perçus comme déjà très impliqués et très présents dans la vie associative et citoyenne. Ainsi est-il déploré parfois la sur représentation des personnes en situation de vieillissement parmi les Parisiens s'impliquant dans les instances citoyennes de la ville. Le manque de temps des actifs est perçu comme expliquant leur manque d'engagement dans ces instances citoyennes.

Ils ont un rôle qui est déjà assez dynamique tout de même ! Sand doute le premier des quatre plutôt que les autres... (JJB)

Mais c'est un dynamisme qui n'est peut-être pas assez exploité ! (PB)

Je pose la question : est-ce qu'on a vraiment envie de les écouter ? (FP)

Dans les conseils de quartiers, c'est une population à 80% de personnes âgées et donc on a déjà ce public d'experts! Et notre problème c'est d'entendre les autres Parisiens qui n'ont pas le temps, qui ne pensent même pas que leur parole peut être utile... (FP)

La préoccupation majeure de ces instances de consultation, de conseils de quartiers, c'est qu'ils se plaignent constamment et cherchent des solutions pour faire venir des populations qui ne sont pas que des personnes âgées ! (PBg)

Pierre Baudez insiste quant à lui sur des aspects pragmatiques et en particulier sur la nécessité de contacter les futurs experts en mobilités choisies, **avant leur départ en retraite, au sein des entreprises** où ils travaillent, comme le fait l'association Araxa, avec les salariés du groupe Axa.

*Et c'est à ce moment là je dirais, qu'il faut répondre à des motivations, voire susciter des motivations ! Mais à ce moment là, on remonte chez l'employeur, car comment joindre ces gens là avant qu'ils ne partent ? **On ne peut les joindre que chez l'employeur.** Nous c'est ce qu'on essaie de faire chez Axa ! (PB)*

Ce participant du monde associatif souligne l'intérêt pour un retraité, d'avoir une activité bénévole dans une association. Implicitement au moins, **l'utilité sociale et économique** des retraités est soulignée au travers de leur engagement associatif et citoyen, du bénévolat...

*Il faut arriver à les rencontrer, arriver à leur dire : « ne croyez pas que partir en retraite c'est comme partir en vacances ! Ne croyez pas que vous trouverez le bonheur avec un petit jardin et des petits rosiers à la campagne... ». J'ai un certain nombre d'exemples de gens qui ont 75, 80 ans et qui sont en pleine forme, qui marchent, des gens qui sont mobiles à la fois dans la tête et sur leurs jambes. Mais qu'est-ce qu'ils font ces gens là ? **Ils ne sont pas seulement grands parents, ils se sont engagés dans des activités bénévoles.** Nous, pour l'instant, prêchons le bénévolat. Dans notre association, la dernière enquête que nous avons faite, on a un retraité sur deux qui est engagé dans des activités bénévoles et ça peut aller jusqu'à 4 jours par semaine ! (PB)*

Est explicitement constatée une corrélation entre **engagement associatif, activité bénévole et bonne santé**, chez les personnes en situation de vieillissement. Cette affirmation confirme les propos recueillis précédemment, par entretien auprès de Thérèse Clerc, fondatrice de l'association les Babayagas...

***Et ces gens là se portent bien !** Il y avait d'ailleurs eu une petite enquête qui avait été faite par une fédération de caisses de retraite, je crois que c'est Médéric qui a fait cette enquête et qui a observé la coïncidence, n'allons pas plus loin : **coïncidence, entre le nombre de retraités en bonne santé et le nombre de retraités ayant des activités bénévoles !** Comme par hasard ce sont les mêmes ! (PB)*

*Alors, concernant cette corrélation entre engagement associatif et santé, voire engagement militant et bonne santé, j'ai eu la chance de rencontrer Thérèse Clerc qui a créé les Babayagas, et Thérèse Clerc dit dans l'entretien, exactement ce que vous venez d'affirmer, avec une violence un peu plus grande : « **On n'a jamais fait de recherche sur les militants, or les militants ils restent en bonne santé !** » (CE)*

Le passage à la retraite peut être vécu comme une rupture sociale par certains employés et cadres d'entreprise souligne Pierre Baudez qui oppose les retraités du secteur de l'assurance, aux intellectuels fréquentant Cerisy et aux professions libérales qui poursuivent

leurs activités bien après l'âge de la retraite. Cette différence confirme les observations que nous a permis de faire l'échantillon des 118 personnes interrogées : ne poursuivaient des activités professionnelles après 65 ans, que ceux qui avaient des professions intellectuelles ou artistiques. La nécessité de se resocialiser au-delà du cadre familial, voire de se reconstruire une vie sociale après le passage à la retraite est ainsi mise en exergue.

*Pour un certain nombre d'entre eux, si ce n'est le plus grand nombre, la retraite ce sera la rupture ! C'est-à-dire qu'ils n'ont pas eu la chance d'avoir une activité qu'ils vont prolonger au-delà d'un certain âge. Si ce ne sont pas des experts, ce sont au moins des résistants !... Quand vous dite Catherine, il y a un qui est journaliste, un qui est architecte, ils peuvent prolonger ! Il y en a d'autres qui ne peuvent pas ! **C'est une rupture !** (...) Vous avez un certain nombre de gens qui, quand ils partent en retraite, **perdent tous leurs repères sociaux**, parce qu'ils ne sont plus dans leur activité avec les collègues, les supérieurs hiérarchiques et les collaborateurs. Ils gardent leur famille heureusement, mais en dehors de leur famille, il n'y a plus rien ! Et donc il faut qu'ils se reconstruisent **une nouvelle vie et une nouvelle utilité sociale !** (PB)*

Outre la mobilité physique, s'ajoute la question de la mobilité intellectuelle et la capacité à élargir celle-ci après la retraite, grâce à l'informatique en particulier. La stimulation de la curiosité, l'élargissement des champs de connaissances et d'intérêt des personnes en situation de vieillissement est préconisé. Au même titre que se réduit avec l'avancée en âge, le territoire géographique des mobilités, une tendance au rétrécissement des champs cognitifs et intellectuels est également constatée, contre laquelle il faut lutter, pour élargir le champ de la mobilité intellectuelle.

Ils ont réduit leur champ de vision, ils ont perdu leur curiosité, et c'est ça qui est grave ! Il faut les protéger contre ça ! Il faut les aider avec des prothèses, pour leur garder un certain champ de mobilité physique, mais il faut les aider encore plus, d'ailleurs grâce à l'informatique, pour maintenir voire élargir leur champ de mobilité intellectuelle... (PB)

Est relatée une reconversion professionnelle radicale, un changement d'univers et de métier de la part d'un chauffeur du secteur de l'assurance, devenu après sa retraite professionnel de la magie. L'exemplarité de ce cas démontre la nécessité d'une préparation à un changement de vie, bien en amont du passage en retraite.

*J'ai un exemple qui est tout à fait extraordinaire : un garçon qui fait partie de notre association, quel était son métier antérieur ? Il était chauffeur ! Vous me direz qu'étant donné qu'il était chauffeur il aurait pu devenir chauffeur de taxi ! Il a fait mieux que ça : il est devenu magicien ! Et c'est un véritable professionnel de la magie ! Il vous découpe une femme en morceaux, sur scène, c'est sensationnel. Eh bien, **il a préparé sa retraite lui !** Il avait déjà cette idée là... (PB)*

Edith Heurgon en faisant la comparaison avec des populations plus jeunes évoque **un service civique au moment de la retraite...**

Je fais toujours le lien entre ces deux populations des moins jeunes et des plus jeunes. Les services civiques : ce sont des jeunes qui pendant neuf mois, travaillent dans des activités volontaires. Par exemple, ces jeunes quand ils travaillent avec la Poste, on leur donne une carte bleue, un compte, et on leur demande, tantôt de faire de la

*médiation, tantôt de faire des études. Cela va les former au civisme, ils vont mieux comprendre et aussi être des ambassadeurs... **Un service civique au moment de la retraite ? ... (EH)***

La connaissance et la mémoire que les personnes en situation de vieillissement ont de la ville, du quartier, des lieux apparaît à certains comme une richesse, un savoir à transmettre et **un rôle de conteur d'Histoire** est suggéré par un expert consultant. Celui-ci exprime son souhait d'avoir rendez-vous sur un banc, avec un aîné pour bénéficier de ces narrations historiques. Il est alors fait référence à la culture africaine avec la suggestion de **nouvelles formes « d'arbres à palabres »**, en tant que lieux de rencontres et d'échanges intergénérationnels. La notion de guides bénévoles est également évoquée, puis celle anglo-saxonne cette fois, de « **greeteurs** » - « greet » signifiant en anglais accueillant.

*Moi, je rêverais d'avoir un banc, où il y aurait **une personne âgée qui m'attend et qui me raconterait l'Histoire !** Il faut les voir comme des personnes qui ont une ressource terrible et qui ont le temps de livrer leur histoire ! (...) L'intergénérationnel va être là dans **l'arbre à palabres** en fait ! Il faut le réinventer, créer une nouvelle génération très moderne, sur ce principe... (SJ)*

*C'est une question que l'on aurait du poser à la mairie ! Est-ce qu'ils font appel à ces gens pour être des guides ? Moi je connais des gens qui, sans avoir aucun diplôme, ils ne sont pas agréés comme guides, mais ils sont **des guides amateurs et gratuits**, bénévoles qui se promènent dans Paris et expliquent la ville... (PB)*

*Ce sont des personnes âgées dont la moyenne d'âge est de: 60, 65 ans, étonnamment très alertes parce que ayant toujours fait partie des réseaux, des milieux associatifs. Eux ce qu'ils attendaient avant tout, c'était que cette technologie leur permette de rentrer en contact avec d'autres et à maintenir le lien. On est pratiquement dans le profil du « **greeteur** » qui, ayant une connaissance du patrimoine local nous aide à inventer des outils qui à la fois permettent d'identifier les points d'intérêt dans la ville, mais qui surtout nous permettent de maintenir le lien au sein de notre communauté. Je trouve qu'il y a là quelque chose qui peut être très intéressant ! (SJ)*

III.3/ Les « prothèses », objets de désir

La notion de prothèse qui nous avait servi initialement à détecter des diminutions de capacités, voire handicaps des Parisiens âgés, est revalorisée de façon récurrente dans les deux groupes. Il est proposé de faire des prothèses des objets de désir. En effet, si les lunettes de vue sont devenues des éléments de mode, pourquoi ne pas envisager le même devenir souhaitable, pour d'autres prothèses telles les cannes ? Cette idée est reprise dans les deux groupes et suscite diverses suggestions...

Comment en faire des objets de désir ? Au lieu de considérer que les lunettes, les sonotones, les cannes étaient des marques de vieillesse qu'il faut dissimuler parce qu'on en a un peu honte, si au contraire c'était des objets de désir ? Si on en faisait des choses à la mode ? Cela s'est fait pour les lunettes ! Si on en faisait des objets de forte valorisation symbolique ? Et c'est d'autant plus nécessaire que nous allons vers une société des aînés ! (EH)

Est évoqué un travail de design en cours, concernant une canne siège, ou une nouvelle assise portative, pouvant s'accrocher à un potelet, ou se poser à terre. Ce qui témoigne de l'implication de la ville de Paris dans le projet d'offrir des assises, ou tout au moins de trouver des solutions pour répondre aux attentes de confort ! Solution que pourrait constituer une prothèse attractive et valorisante permettant de s'asseoir, telle **la canne siège**, tant appréciée par les Parisiennes interrogées qui en étaient des utilisatrices...

Il a été demandé à une école de design de nous dessiner une espèce d'assise, une canne qu'on peut accrocher à un potelet, ou qui peut se poser. Nous sommes sur des pistes comme celle là. Ce qui nous intéresse c'est que la personne qui a besoin d'une canne, aille acheter un objet de désir et la ville a résolu son problème ! (FP)

Une canne fluorescente, éclairante dans la nuit qui permettrait aussi de se défendre est suggérée par Peggy Buhagiar. L'idée de cette canne est reprise dans le groupe et est fournie par un autre participant le concept de **clef multi prises de la ville**, permettant de marcher, de s'asseoir, de s'accrocher. Si la notion de déprise a été abordée par Marion Tillous lors de sa présentation des attentes génériques, **la notion de prise** dans le sens d'accroche, de contact avec le sol, d'appui, de support du corps, est maintes fois utilisée par les participants. La notion d'emprise est également évoquée. Le « **garder prise** » apparaît comme une préoccupation majeure des participants aux deux groupes et définie comme la fonction même de cette prothèse idéale.

J'imagine une canne façon épée de Darvador, faisant « whoo, whoo ! »... Et on se ballade avec comme un faisceau lumineux, fluorescent dans la nuit en plus ! Ils auraient l'impression d'être super protégés ! Il faut la mettre à la lumière le jour et ainsi le soir, elle est lumineuse ! (PBg)

*En tous cas cette idée de la canne qui ne soit pas qu'une canne, mais aussi un instrument bien pensé pour pouvoir s'accrocher, se reposer, pouvoir se tenir, se rattraper ! Cette canne est bien plus que quelque chose qui vient prolonger le bras ou remplacer la jambe un peu fatiguée. C'est la **clef multi prises de la ville** ! C'est comment garder prise ? Je trouverais cela intéressant... (SJ)*

La non sophistication de l'objet est préconisée au regard des attentes de simplicité des personnes en situation de vieillissement, dont témoigne le souci de simplification des acteurs de l'offre de mobilité et des gestionnaires des espaces publics. Il est fait référence au retour à la simplicité dans la conception de leurs véhicules de la part des constructeurs automobiles.

*Il faut faire attention de ne pas en faire quelque chose de trop sophistiqué ! On l'a vu dans la voiture : hier, on rentrait dans des cockpits et aujourd'hui, on revient à des choses très simples. C'est sous la pression des personnes âgées que les constructeurs ont vu leurs ventes chuter. Ils se sont dit **il faut que l'on revienne à des choses beaucoup plus simples** ! Attention de ne pas tomber dans ce registre, même si elle est intéressante cette canne ! (SJ)*

L'élégance, la simplicité et le fait que l'objet soit personnalisable sont des dimensions qui sont préconisées à propos de l'idée de la canne. Il est fait référence à des marques s'étant positionnées sur l'élégance et la simplicité telles Nespresso et Apple. La dimension luxueuse des cannes à pommeaux, le dandysme de la démarche avec ce type de canne, sont rapidement évoqués.

*Cela existe les cannes des aristocrates, avec des pommeaux : c'est superbe ! Déjà c'était **un objet de luxe** ! (EH)*

*Trouver **quelque chose de personnalisable**... On prend ça comme un accessoire de mode ! Il faut que ce soit personnalisable... (SJ)*

*Il paraît que les outils qui créent des addictions : Nespresso, Apple, jouent beaucoup **la simplicité et l'élégance** ! (EH)*

Le recours aux nouvelles technologies est préconisé par Jacques-Jo Brac de la Périère, pour répondre aux besoins d'informations et de repères, l'objet canne lui apparaissant comme trop traditionnel, voire désuet. Les usages des TIC sont commentés dans les deux groupes au travers des expériences et usages de ceux-ci de la part de chacun. Si Edith Heurgon compare son I phone à un « couteau suisse », au regard de la multiplicité des ses fonctions, si Pierre Baudez apprécie de pouvoir consulter les informations relatives aux horaires de passage des bus avec ce type d'outil, d'autres intervenants en revanche, avouent leurs incompétences en matière de TIC et se sentir déjà « dépassés », bien qu'ayant moins de 60 ans...

*J'ai un couteau Suisse, **c'est un couteau Suisse pour moi mon I phone** ! J'ai tout : je n'ai plus de réveil, de carnet de rendez-vous, j'ai tout dedans ! Mais bon, je ne pense pas que ce soit général dans ces populations qu'on regarde... Il y a beaucoup de résistances ! (RH)*

*Il y a une très **bonne application pour les autobus** ! Et je sais d'ici quel est l'autobus qui peut me reconduire à Denfert-Rochereau ! (PB)*

*Je pense que c'est **un élément de disqualification qui va le devenir de plus en plus** ! Parce que même nous, moi je suis un peu comme toi, je ne maîtrise que très peu ces choses là et je vois qu'assez rapidement, on est moins mobiles, dans le sens de ne plus avoir accès à tout... **On crâne en disant** : « **on s'en fout** », mais en réalité ce n'est pas totalement vrai !... (JJB)*

Sont posées de multiples questions sur la **nature des rapports des personnes en situation de vieillissement avec les TIC**. Est mentionné le rejet de la miniaturisation par rapport à la diminution de la vue, souligné surtout le déterminisme des parcours de vie professionnelle et en particulier de l'usage des TIC au cours de sa vie active. Une aisance vis-à-vis des TIC est attribuée aux intellectuels et une incompétence est attribuée en matière de TIC, aux non intellectuels...

*De plus en plus, on a besoin de choses comme les : smart phones et autres. Est ce que ce n'est pas à partir d'un objet de ce type qu'il pourrait avoir une **fonction de repère, d'information** ? Les TIC, il y a pas mal de gens qui en ont. On est obligé de s'éloigner des objets tels qu'on les concevait pour les personnes âgées dans notre enfance si je puis dire. (JJB)*

*Il y a des gens qui font un **rejet de la miniaturisation** sur écran tactile, qui fait qu'on échappe à toutes les fonctionnalités ! (PBg)*

*Tous les intellectuels des anciennes générations ils arrivent à l'utiliser, mais **les manuels n'y arrivent pas** ! (Mme B)*

Outre la canne, sont évoquées les chaussures, en tant qu'objet pour marcher, dernière prothèse entre le sol et la plante du pied, et est envisagé un outil de protection voire de réparation du pied... Dans une précédente étude sur le vieillissement, un participant à un groupe qualifiait déjà les seniors de « *génération Méphisto* » et dans le groupe du 31 octobre 2012, c'est la marque Salomon qui est mentionnée en tant que partenaire du colloque de Cerisy, sur « Le génie de la marche ».

*Je pense qu'il y a les cannes mais il y a plein d'autres choses aussi : **les chaussures** ! On voit bien avec la mobilité, il y a une réflexion menée sur la paire de chaussures, et comment cette chaussure nous alerte, nous renseigne sur des choses, nous aide aussi à mieux affronter la ville... C'est quand même **la dernière prothèse entre le sol et moi** et la marche c'est quand même aussi ça ! Cela reste le mode le plus utilisable et gratuit ! (SJ)*

*En tous cas, ce sont des **objets qui ont à voir avec le corps** ! La personne vieillissante doit prendre conscience de son corps, être à l'écoute de son corps. Même moi, si j'ai pu venir, c'est que je ne suis plus malade !... Tu commences à faire attention, donc plus on rentre dans l'âge, plus on prend une conscience de son corps. Si cet objet contribue quelque part à **réparer, soigner, protéger** le corps, plus il y aura une écoute favorable chez ces personnes ! Ce rapport au corps est très intéressant ! (SJ)*

*A notre colloque sur la marche on a été doté de chaussures Salomon, on a fait des expériences, on a appris à courir sans se fatiguer, on a appris que marcher ce n'était pas mettre un pied devant l'autre, c'était **éviter de tomber** ! (EH)*

Si la canne monopolise l'imaginaire des participants, les déambulateurs en revanche sont rarement évoqués dans les groupes d'experts. Cependant Marion Tillous attire l'attention sur leur dénomination au Québec, où il s'agit de « *marchettes* »...

Le droit à la lenteur et à la déconnexion des personnes en situation de vieillissement est revendiqué par Stéphane Juguet qui conteste le recours aux TIC précédemment préconisé. La

lenteur et la déconnexion sont peut-être les valeurs de demain, déjà présentes chez les personnes en situation de vieillissement. A la culture du lien est opposée celle de la solitude choisie, de l'authenticité du lien par la coprésence.

*Mais je pense aussi que les personnes vieillissantes qui rentrent dans un âge certain, je ne sais pas comment on les appelle, elles nous rappellent **le droit à la lenteur**, mais étonnamment, elles ont aussi **le droit à la déconnexion**, à être débranché de tout ces systèmes qui nous lient, nous relient, permettent la traçabilité... Je pense qu'étonnamment, dans dix ans, on peut retrouver **les vertus de la déconnexion**. La marche sera peut-être le seul moment où l'on peut **se retrouver seul avec soi même**. Après avoir prôné les valeurs de la connexion, on va prôner l'authenticité... (SJ)*

Par rapport aux usages des TIC, Edith Heurgon insiste sur l'importance aujourd'hui, de l'effet d'âge et de génération. Elle fait remarquer que la rupture entre les usagers et les non usagers de ces TIC, parmi les personnes en situation de vieillissement, va disparaître au fil des années. Dans un futur proche (estimé à une dizaine d'années) toutes les personnes en situation de vieillissement auront en effet été utilisatrices des TIC au cours de leur vie professionnelle.

*Ont été interrogés des gens qui ont aujourd'hui entre 65 et 95 ans. Mais si on refaisait cette étude dans 10 ans, ceux qui auront 80 ans, ils auront eu une pratique dans leur vie professionnelle des nouvelles technologies, donc ils n'auront pas la même attitude que ceux qu'on a aujourd'hui ! Il faut voir ce qui est effet d'âge et de génération ! Je pense que là on le voit bien : entre les 65 à 75 ans et les plus de 80, 85 ans, **il y a une vraie rupture sur les nouvelles technologies** qui dans dix ans, n'existera peut-être pas ! Quelqu'un qui a pratiqué ces outils toute sa vie n'aura pas les mêmes difficultés que ceux qui les ont vus advenir quand ils étaient déjà âgés ! Je ne sais pas exactement ce qui est effet de génération, effet d'âge... (EH)*

III.4/ Des assises, des haltes, des oasis

La marche d'emblée présentée comme une pratique dominante des Parisiens âgés, est abordée à de multiples reprises, dans les deux groupes. Edith Heurgon souligne que les Parisiens marchent plus que les résidents des grandes villes de province, telle Bordeaux...

J'étais à Bordeaux avec la Poste. Pourquoi est-ce que l'on marche à Paris et que l'on ne marche pas à Bordeaux ? Pourquoi les gens marchent-ils à Paris et ne marchent-ils pas dans les grandes et belles villes de province ? Les gens avec qui j'étais m'ont dit : « Pour aller à votre hôtel à pied, c'est 20 minutes ! ». J'ai répondu : « Ce n'est rien ! ». « Eh bien, nous, on ne fait pas ça ! », m'ont-ils dit... (EH)

Ce questionnement quant à l'importance de la pratique de la marche à Paris, y compris pour les personnes en situation de vieillissement, débouche sur trois autres dimensions :

1/ L'importance de la dimension esthétique de l'environnement urbain à Paris est réaffirmée, comme en témoignent les expériences des différences entre quartiers, voire selon les rues empruntées. Est aussi rappelé que seules la marche et l'utilisation du bus permettaient cette contemplation de la ville, ce plaisir esthétique de la part de ceux qui estiment résider dans « la plus belle ville du monde » et qui en sont fiers...

Pour ma part, je marche beaucoup dans Paris, mais il y a des quartiers où j'aime marcher, et des quartiers où c'est moins agréable ! (EH)

Il n'y a que la marche et le bus où l'on peut regarder le paysage... (CE)

2/ L'attente générique de confort semble très importante aux yeux des experts, pour les personnes en situation de vieillissement au cours de leurs mobilités. Les aménités sont liées à la fois à la notion de confort et à la dimension esthétique. Ces aménités sont perçues comme plus spécifiques à l'espace public qu'aux transports collectifs.

Il semble que la dimension espace physique soit énorme ! Il faut voir les dimensions qualitatives, la notion de confort... (FP)

Il y a des choses à développer autour du confort, des aménités, pour une mobilité qui serait plus adaptée à des personnes qui ont envie de vivre plus agréablement. On peut avoir envie de passer des temps agréables : dans les transports, si on n'est pas trop serré, on peut y lire, regarder le paysage... C'est du confort, donc je pense que l'information et l'esthétique sont des demandes. On peut faire figurer beauté avec aménité, pour clarifier les termes confort et aménité... (EH)

3/ La dimension sécurisante ou insécurisante de l'espace public traversé, du paysage urbain est évoquée par Gisèle Bessac qui relate le sentiment d'insécurité éprouvé, particulièrement en soirée, par certaines femmes, entre la station d'arrivée et leur domicile, donc à proximité de celui-ci.

La notion de sécurité dans le paysage ! Ces dames que je fréquentais, elles étaient en insécurité, non pas dans les transports, mais dans la rue, elles avaient peur de se faire

agresser en bas de leur immeuble. Leur problématique c'était entre la station et leur appartement.... (GB)

A propos de ce sentiment de sécurité ou d'insécurité, il est rappelé que l'analyse des 118 entretiens révèle que **certains quartiers parisiens**, tels celui de la Roquette, de Belleville **qui ont une vie nocturne**, sont considérés comme **sécurisants la nuit**, en raison d'une présence humaine.

J'ai peu d'éléments sur les sentiments d'insécurité éprouvés le soir. C'est plutôt sur la vie nocturne, le bruit dehors du aux gens qui fument qui téléphonent sur les trottoirs, mais pour certains, dans leur quartier, c'est ouvert tard le soir et c'est sécurisant... Il y a les petits commerces qui restent ouverts ! Combien de fois j'ai entendu de choses à ce propos et ces commerces contribuent à sécuriser la nuit... (CE)

Le confort renvoie aussi au besoin d'assises, de haltes dans les espaces publics. Ce besoin de faire des pauses, de l'immobilité qui peut ponctuer la mobilité semble faire consensus dans les deux groupes. C'est à ce besoin de haltes que veut répondre prochainement la DVD de la ville de Paris, qui envisage la création de « bandes multi usages », non plus exclusivement réservées au stationnement des voitures, mais permettant des haltes aux piétons.

*Si l'espace public est une destination, il faut dégager les trottoirs, il faut trouver des **endroits de halte, pour s'arrêter** : il y a des attentes massives. Il y a des voitures partout, des motos... On est confronté toujours à des questions de partage de l'espace public et on est en train de penser à ce qu'on a appelé de façon très impropre, travailler la **bande multi usages**. En fait, c'est la bande de stationnement. Cette bande multi-usages pour nous, elle est là pour permettre tous les usages, que ce soit des assises ou autres... (FP)*

Le confort renvoie aussi à la qualité des sols, des revêtements des trottoirs et espaces piétonniers, à l'absence d'obstacles telles les racines d'arbres qui soulèvent les grilles aux pieds des arbres. Cet entretien des trottoirs et en particulier des grilles d'arbres apparaît comme une vraie problématique de la ville de Paris.

*Vous ne pouvez pas imaginer le problème que ça représente pour nous les fameuses grilles d'arbres que l'on a au pied de ceux-ci... Les collègues qui travaillent là-dessus, c'est un casse tête pour eux ! Il y a toujours une racine qui les soulève, un pied d'arbre a toujours des racines... Ce que ça représente lisser tout ça ! Il y a une **sensibilité des personnes âgées à la qualité du sol**... (FP)*

Cependant, un participant remet en cause la nécessité de tout « lisser » pour que soit maintenue la vigilance des personnes en situation de vieillissement, par souci de ne pas tomber dans une sécurité obsessionnelle, de ne pas stigmatiser ces personnes et de ne pas les exclure d'une forme de citoyenneté en tant que piétons.

*Est-ce que le fait d'être confronté à ces difficultés là, n'est pas important parce que ça renvoie aussi au fait qu'on est une personne vieillissante, et que, en quelque sorte, ça **m'oblige à maintenir une vigilance**. A force de vouloir tout lisser... On était dans le monde de la vitesse, on va finir par être dans le monde de la sécurité quoi ! Pour les personnes vieillissante je dirais, leur rappeler qu'après tout, elles ont été jeunes et que **les poubelles ça fait partie de la vie sociale, de la vie politique et qu'il faut qu'elles***

fassent avec ! C'est dans l'ordre des choses, mais c'est important, c'est un moyen aussi de ne pas les stigmatiser... (SJ)

A propos de lieux de halte, de ressourcement et de renforcement de soi dans la ville est évoquée la notion d'« oasis » par Stéphane Juguet. De tels micro espaces devraient permettre de renforcer les liens sociaux de proximité et aussi inciter les usagers à aller plus loin, à découvrir d'autres lieux...

*Et l'oasis devient espace de ressources et de renforcement ! Là, on est à l'échelle du quartier, à l'échelle de mon aire géographique que j'ai à portée de vue et de main en gros ! Au-delà, c'est compliqué ! Comment organiser ces espaces de ressources et de ressourcement ? Il faut que ce soit aussi des lieux où l'on trouve une induction à aller un peu plus loin. Si ce coin, ce kiosque de rue, me permet de rencontrer les copines et les copains, de maintenir mon réseau social, c'est bien, mais si en plus de cela, on peut y trouver **l'induction d'aller un peu plus loin**, c'est intéressant... (SJ)*

III.5/ La décélération et la conciliation des rythmes lents et rapides

La question de la vitesse en tant que valeur contestable de mobilité durable et par rapport à la mobilité des personnes en situation de vieillissement, est abordée d'emblée par François Prochasson et Edith Heurgon, et est reprise par les autres participants. Les acteurs des TC, des offres de mobilité en général, sont perçus comme ayant utilisé (trop) longtemps cette valeur vitesse, ainsi que la notion de flux. Est mise en exergue par Stéphane Juguet anthropologue, l'émergence d'une revendication à la décélération, voire d'un **droit à la lenteur et à la contemplation**. Cette inversion des valeurs de la modernité, ce passage de la valeur vitesse à la valeur lenteur apparaît susceptible de revaloriser les personnes en situation de vieillissement, voire apte à **en faire des exemples, des modèles**.

*La RATP a fait pendant longtemps l'idéologie de l'hyper mobilité et reste encore beaucoup là-dessus, et même je pense la ville de Paris, le tout automobile et la gestion des flux très rapides parce qu'on est dans un monde productiviste qui doit être rentable, performant, compte tenu des valeurs ! Mais si on est dans la prospective du présent, on voit aussi des prémices en tous cas d'une idéologie, au bon sens du terme, où on a droit à la lenteur, mais aussi à la contemplation. On voit aussi qu'il y a **une revendication à pouvoir décélérer**... Et tout d'un coup, les personnes vieillissantes qu'on a stigmatisées, **elles vont peut-être devenir un exemple suprême** qui nous fera comprendre que l'essentiel est ailleurs... (SJ)*

Des attentes de modes collectifs doux ont été faites par certains Parisiens interrogés, en situation de vieillissement. Ces suggestions sont rappelées aux experts, sans pour autant provoquer de reprise directe de ce thème. Il est précisé aussi que **les traverses** sont au cours de la première phase, mentionnées par certaines femmes, mais rarement utilisées.

*Il s'agit de signaux faibles : je pense à des attentes de la part de personnes de milieu modeste sur la nécessité peut être de **transports qu'on pourrait qualifier de « rétro »** : le pousse-pousse en vélo, voire réintroduire le cheval... Ces propositions renvoient à un rythme plus lent que les mobilités motorisées, et apparaissent comme correspondant assez aux âgés. Ce sont peut-être des choses potentielles à inventer... Les traverses, les femmes m'en parlent dans certains arrondissements au moins, y compris dans le 20^{ème}, mais rares sont celles qui les ont utilisées... (CE)*

Le projet de promenades et sentiers urbains de la DVD de la ville de Paris est mentionné par F. Prochasson. Ce projet semble correspondre à l'attente générique de rythme calme, aux attentes contextualisées de verdissage, de plus de nature dans la ville, de réenchèvement des espaces publics, comme tendrait à le prouver la notion « d'aventure ».

*On est en train d'imaginer une **déclinaison de la voirie parisienne en promenades, sentiers urbains**. Cela signifie que l'on va sortir des graphiques circulatoires, pour les voitures, pour les vélos, pour les autres... C'est l'envie de sortir de la logique qui veut que ça, ce soit de la desserte, et ça, du transit ! Ce sont des notions éminemment circulatoires, du passé, qui donnent un peu l'impression de garder les mêmes méthodes qu'il y a vingt ans, pour traiter les problèmes d'aujourd'hui. Donc on avance : en promenades et en sentiers urbains... La promenade, l'objectif c'est de*

*garantir une haute qualité de service, cela veut dire, il y a des assises, il y a des fontaines, il y a du verdissement, le confort des cheminements est surveillé de près, voire amélioré s'il y a des situations difficiles... Il y a un petit côté nostalgique des promenades d'antan, mais on fait des promenades du Paris 2.0 et des sentiers urbains 2.0. La promenade, on aménage pour que ce soit bien et le reste, ce sont des sentiers. C'est-à-dire que ce sont **des endroits où l'on se lance à l'aventure** ! (FP)*

L'attente générique de rythme calme et de confort sont associées à l'attente contextualisée de verdissement et de ré enchantement des itinéraires pédestres parisiens. La **notion de plaisir esthétique** est mainte fois reprise et peut être considérée comme une attente contextualisée, spécifiques aux Parisiens, à leurs rapports à leur ville.

*Cette démarche qui consiste en la fonctionnalité, dans le domaine de la marche, est certainement à Paris, une impasse ! Donnons envie de rêver ! Evidemment je me retrouve bien dans ces attentes génériques, mais j'ai presque envie d'en rajouter d'autres qui sont **le plaisir, évidemment l'esthétique** qui est une dimension, qui est un potentiel extraordinaire ! Quand on va dans les colloques internationaux, on rencontre des nord-américains qui nous disent vous, vous n'avez pas de problème dans votre ville de Paris ! (FP)*

La linéarité dominante des espaces urbains : des rues et des trottoirs, est perçue comme devant être contrebalancée par des espaces de verdure, des « poumons verts » des quartiers, des boucles et arrondis aptes à rompre cette linéarité...

*On voit bien qu'à Paris il y a une représentation linéaire des trottoirs, des rues, et j'imagine qu'une amélioration du paysage, elle passe par des imbrications qui font comme des **micros poumons verts**... (GB)*

III.6/ La proximité et la vie de quartier

La question de la proximité est très vite abordée dans ces deux groupes et débouche sur la question du **bien vivre ensemble à tous les âges**. Le maintien au domicile de la personne en situation de vieillissement est une situation qui ne doit pas occulter le droit à bouger, souligne Edith Heurgon. D'où l'importance des commerces, services et loisirs de proximité, et de multiplier les opportunités de sorties du domicile, par des animations de quartiers et en intensifiant la vie de quartier, **au moins pour les résignés aux mobilités de proximité...**

*C'est un peu l'idée du droit à bouger : rester au domicile, c'est ne pas aller en maison de retraite, mais cela ne veut pas dire être assigné à domicile. Cela veut dire **avoir le droit de bouger** ! C'est vraiment quelque chose qu'on a trouvé de façon constante, dans tous les territoires, la question des bassins de vie de proximité et de la capacité à disposer des services, des espaces verts, des loisirs... Alors que l'on voit se restreindre son espace de vie quotidienne - là on est en situation de déprise – cet espace de la vie n'est pas nul! Pour éviter l'isolement qui menace ces populations plus âgées, la question est : **comment bien vivre ensemble dans son quartier** ? (EH)*

Les cafés et restaurants sont évoqués par certains participants qui considèrent qu'il s'agit de lieux fréquentés par les Parisiens à la retraite, au moins dans leur quartier. Aller au restaurant permet d'éviter d'avoir à faire un repas pour ceux qui vivent seuls et celles qui assument les tâches ménagères au sein des couples âgés.

*Dans les quartiers populaires, il y a **des bistrot, des restaurants et même des restaurants pas chers** ! (...) En ville sauf les plus défavorisés des interviewés, ils auraient pu évoquer cela, surtout ceux qui vivent seuls ! Même ceux qui vivent à deux, parce que je me souviens de réflexions à ce sujet de personnes qui partent en retraite. Un couple quand ils partent ensemble à la retraite, ça pose un problème parce que du coup, si c'est la femme est plus jeune et si c'est la femme qui part en retraite la première, elle a deux repas à faire au lieu d'un ! Donc cela créé des difficultés ! Le restaurant et le bistrot, un soir agréable, ce sont des lieux publics bourrés de monde ! (PB)*

Les résignés aux mobilités de proximité sont perçus comme devant redécouvrir leur quartier s'ils s'en sont échappés au préalable, par rapport à leurs activités professionnelles et/ou pour jouir de l'anonymat. Les rencontres avec les voisins sont perçues comme favorisées par les escaliers et empêchées en revanche, par l'existence d'ascenseurs dans les immeubles. De même, le fait d'être propriétaire de son logement est perçu comme une opportunité de rencontres avec les autres propriétaires à l'occasion des réunions de syndic, tandis que le fait d'être locataire n'induit pas de contacts avec le voisinage.

*Je n'exclue pas non plus que des gens quand ils vont passer dans la catégorie des résignés, ils vont subitement **être obligés de découvrir le quartier** ! Parce qu'il y a aussi cette revendication de l'anonymat. Paris c'est merveilleux, on fait ce qu'on veut, ce n'est pas un village, on échappe au quand dira-t-on ! Et on n'a peut-être pas envie de fréquenter les gens du quartier ! Alors on s'évade de son quartier et on va plus*

*loin... Et puis, un beau jour, on ne s'évade plus du quartier parce que les jambes ne suivent pas ! Et à ce moment là, on est obligé de redécouvrir le quartier, de faire connaissance avec les gens de l'immeuble. Les immeubles où il y a des escaliers, on connaît ses voisins, les immeubles où il y a des ascenseurs on ignore ses voisins ! On peut les ignorer ! (...) Alors là il y a aussi les deux catégories : les propriétaires qui sont dans la plupart des cas copropriétaires et qui par conséquent fréquentent les assemblées des copropriétaires ce qui les oblige un peu à rencontrer leurs voisins. **Quand on est locataire, on peut ignorer totalement les voisins ! (PB)***

La solidarité de voisinage à Paris est mise en doute par Edith Heurgon qui en revanche, en souligne l'importance en province et en milieu rural, au travers des résultats de la recherche menée dans le Mortainais, dans le cadre du GO3 du Prédit. Ces solidarités de voisinage sont en revanche, dans un de ces ateliers, jugées parfois excessives, les enfants se déchargeant sur les voisins de l'aide aux aînés. Ces solidarités de voisinage qui sont parfois évoquées dans les entretiens, varient selon les arrondissements et quartiers, voire les types d'immeubles, la présence ou l'absence d'un gardien d'immeuble, ce personnage étant perçu comme favorisant les liens entre les résidents.

*Je parle de mon 16^{ème} arrondissement : la solidarité dans un même immeuble, pour les personnes un peu âgées, **ce n'est pas évident !** C'est très différent de la province, de la campagne où il y a une vraie solidarité de voisinage ! (EH)*

*Je voudrais quand même faire une remarque sur la solidarité : il y a des personnes qui abusent de cette solidarité ! Il y a des familles qui sont loin et qui s'imaginent que le voisin va tout faire ! Il va tout faire : il va venir voir la grand-mère... Alors le voisin se met en retrait ! Il y a une personne qui est très importante, c'est **le gardien !** (Mme B)*

Les temps de rencontres dans le quartier, de jeux comme la pétanque (pratiquée par les hommes) sont évoqués en tant que pratiques de loisir de proximité qui existent à Marseille et à Paris. Ce besoin de rencontres à dimension ludique, voire cette revendication à l'amusement des personnes en situation de vieillissement, **pose la question des temporalités**, des politiques publiques d'aménagement des espaces publics parisiens.

*Il faut des commerces de proximité, mais **il faut aussi des temps qui permettent de se relier et de nouer des amitiés**. Et moi je trouve toujours très tendres ces parties de boules où on voit tous ces anciens, où il y a la blague ! Ce ne sont pas des grands mobiles, mais ils s'entretiennent et puis, voilà ils jouent, ils vont prendre un « petit canon » après ! C'est quoi ces activités hyper urbaines ? On ne peut pas aller jouer aux boules tout le temps comme à Marseille... A Montmartre ils jouent aux boules ! (SJ)*

*Il ne s'agit pas d'équipements ou d'objets, mais **de politiques publiques**, c'est du travail en profondeur. C'est ne pas dire sans arrêt : « le vieillissement, la délinquance, ça coûte ! » C'est dire d'abord : « qu'est-ce que ça apporte ? » (EH)*

III.7/ Les temporalités et l'intergénérationnel

Malgré les peurs que suscite la foule pour les personnes en situation de vieillissement qui se sentent fragilisées, certains experts constatent que celles-ci font leurs courses en même temps que les actifs, sortent du domicile non pas en heures creuses, mais en heures de pointe. Cette **conformité aux rythmes sociaux** de la part de ceux qui ont le moins de contraintes horaires, révèle un besoin de liens intergénérationnels, de rencontrer toutes les tranches d'âges à l'occasion des sorties du domicile. Une participante affirme que le refus d'aller en maison de retraite est issu de cette absence de liens intergénérationnels au sein de ces structures.

*Je me demandais pourquoi ma grand-mère va toujours faire ses courses à 18heures, alors qu'elle pourrait les faire tôt le matin... Elle les fait à 18heures le soir quand c'est le rush le plus total !... **Elle ne veut pas les faire avec les vieux** de toute façon ! Si elle y va à cette heure là, c'est pour trouver toute la variété des gens, être dans la vie ! (SJ)*

*Les personnes âgées ne veulent pas nécessairement prendre les transports en heures creuses. C'est comme les vacances hors périodes scolaires ! **Tout le monde prend des vacances en même temps** ! (EH)*

*Le refus de la maison de retraite, ce n'est pas la qualité des maisons de retraite, c'est que dans la maison de retraite, **il n'y a que des vieux** !... On n'a pas d'autres contacts que des gens de son âge !*

La question des liens intergénérationnels est intrinsèquement liée aux rythmes sociaux et constitue un sujet complexe à appréhender selon Edith Heurgon qui souligne le peu de références recueillies dans les entretiens réalisés, aux relations avec les enfants et petits enfants.

***Le lien intergénérationnel c'est majeur, mais c'est compliqué** ! C'est compliqué parce que les personnes âgées aiment bien aussi, être entre elles ! Et la relation avec les jeunes, en tous cas à la campagne, n'est pas toujours évidente ! Ce qui nous a frappé, parmi ces personnes âgées parisiennes, c'est qu'elles ne parlent que très peu de leurs enfants et de leurs petits enfants ! Elles parlent davantage de leurs parents... (EH)*

Les petits enfants sont grands mais ils viennent rendre visite, ou on leur donne rendez-vous dans un restaurant, pour échanger et passer un moment agréable avec eux... (CE)

Quelqu'un qui a 70 ans a des petits enfants qui ont 20 ans ! C'est plus difficile d'avoir un lien qu'avec des plus petits ! (EH)

III.8/ Les attentes génériques et attentes contextualisées

L'hypothèse formulée par Edith Heurgon est confirmée : même si l'on retrouve dans différents territoires les attentes génériques, à chaque type de situation de vie, correspondent des attentes génériques spécifiques. Cependant, il faut en effet ajouter à ces attentes génériques, des attentes spécifiques au territoire parisien.

*On s'était dit le **vieillissement on va le percevoir au travers de situations de vie** et ces situations de vie, on va les distinguer au travers des attentes génériques et des attentes contextualisées. Les attentes génériques, on avait demandé à Marion cette recherche bibliographique et les attentes contextualisées c'était le fait de prendre plusieurs territoires : à Lyon, de l'urbain dense et du périurbain et sur la Manche du rural profond et on a des résultats communs sur ces différents territoires ! Donc : **attentes génériques et attentes contextualisées**. (EH)*

Une des attentes génériques : les solidarités intergénérationnelles n'apparaissent que peu dans les entretiens menés, que ce soit à Paris, comme précédemment dans le Mortainais si l'on s'en réfère à la recherche menée pour le GO3 du Prédit. A Paris cependant, les femmes en situation de vieillissement, assument les visites ou l'accompagnement de leurs aînés, en particulier de leur mère. Un autre élément d'explication de cette faiblesse des solidarités intergénérationnelles dans les entretiens menés provient de **l'éclatement géographique** des membres de la famille, de l'éloignement des enfants et petits enfants, qui ont souvent quitté Paris, habitent en banlieue ou en province.

*On avait mis les solidarités familiales, mais nous étions **étonnés de ne pas les trouver** dans la Manche, mais on se disait que c'était parce que les enfants étaient partis... (EH)*

Les enfants souvent ont quitté Paris. Si je n'ai pas entendu parler de projets de quitter Paris de la part des interviewés eux-mêmes, en revanche j'ai entendu parler d'enfants qui avaient choisi de ne pas vivre à Paris, qui étaient partis dans des villes de province. Cela je l'ai beaucoup plus entendu que le désir de personnes de plus de 65 ans de quitter Paris. Donc c'est pour cela que je faisais l'hypothèse tout à l'heure que les départs c'était plus par rapport aux enfants. Avec de ce fait des gens qui se retrouvent dans un éloignement par rapport à leurs enfants. (CE)

Les 12 attentes génériques font l'objet de certains regroupements et y sont ajoutées d'emblée certaines attentes contextualisées, spécifiques aux Parisiens telles : l'information, la formation et l'accompagnement. Cependant, certains de ces thèmes spécifiquement parisiens : **l'information et la signalisation sur les réseaux**, ne sont que relativement peu abordés au cours des deux ateliers, si ce n'est pour confirmer l'illisibilité du réseau bus, pour les hommes surtout, ou bien pour souligner la méconnaissance du métro par ceux qui ont longtemps utilisé la voiture...

*J'ai regroupé des choses qui allaient un peu ensemble : **les deux rythmes lent et choisi, l'autonomie**. J'ai gardé l'essentiel : **la proximité** et bien sûr **la sociabilité** ! Et*

*puis, j'ai mis **sécurité et maîtrise de l'incertitude**. Et j'ai un peu fait éclater confort, aménités et j'ai rajouté des choses qui sont peut-être plus pour les Parisiens : **l'information, la formation, l'accompagnement...** (EH)*

*Faire de l'information pour **que le réseau soit lisible** ! Je connais par cœur le plan de métro, mais alors les bus, il faut que j'aie voir Navigo ! Les bus je me dis : je ne sais même pas où est la station ! C'est moins confortable. Il y a des questions de lisibilité ! Je vois dans ma propre famille constituée de trois hommes. Le bus pour eux, c'est : « Le bus prend des heures, ça m'énerve, ça m'impatiente ! » Il n'y a que moi qui dise : « Mais quand même ! » (GB)*

*Les gens qui ont été des conducteurs de voiture tout le temps, je vois mon beau-frère, quand ils réduisent la voiture, ils prennent le bus parce qu'ils ne savent pas prendre le métro ! Donc **on passe plus facilement de la voiture au bus**. Si on a pris le métro toute sa vie, c'est peut-être autre chose !... (EH)*

Parmi les **attentes contextualisées, spécifiques aux Parisiens**, en raison de leur attachement à Paris et de la fierté qu'ils retirent de la beauté de cette ville, mentionnons :

- **l'attente de plaisir esthétique**, dans la contemplation du paysage urbain, au cours des mobilités en particulier :

*On nous dit : « **Paris, c'est beau !** » et on prend le bus parce que ça permet de voir Paris : on regarde le paysage ! (EH)*

- **l'attente d'offres culturelles**

*Ce que j'avais envie de rajouter c'est **les offres culturelles** ! On est resté encore un peu fonctionnel. (EH)*

- **une homogénéité de l'information** relative aux offres de TC

*Avoir une **homogénéité dans les repérages** et l'information ! Il y a une telle jungle ! (GB)*

- **l'attente de civisme, voire de convivialité** dans les espaces publics et les transports collectifs : cette attente est mainte fois exprimée dans les entretiens menés auprès de Parisiens de plus de 65 ans, en revanche elle est peu abordée par les experts.

III.9/ Les autres pistes de recherches suscitées

Est préconisée une recherche sur les personnes en situation de vieillissement dans d'autres pays que la France, cultures, continents, en vue de détecter les pratiques de mobilité de ces personnes, les attitudes à l'égard de celles-ci dans les transports collectifs et les espaces publics, ainsi que les services de mobilité à destination de celles-ci. Cette proposition d'approche interculturelle émise par Stéphane Juguet est bien accueillie et apparaît tout à fait pertinente.

Comment cette question de la vieillesse, du vieillissement, de la personne âgée, de la sociabilité, comment est-ce traité au Canada, en Hollande, en Afrique, au Maghreb ?... Cette vision kaléidoscopique pourrait être bien ! (SJ)

C'est un autre chantier ! Marion a beaucoup travaillé au Québec : elle a fait un dossier qui peut être intéressant. Effectivement en Afrique et au Japon, il y a un respect des aînés... (EH)

Au delà du respect, comment ça se traduit dans les faits ? Comment ça se passe dans l'espace public par exemple ? Est-ce qu'ils ont des services spécifiques ? Des équipements spécifiques ? Des temporalités spécifiques ?(SJ)

Edith Heurgon suggère aussi un approfondissement de la notion de « vie de quartier » à Paris afin de comprendre ce qu'elle recouvre pour les personnes en situation de vieillissement, en termes de pratiques de mobilité, de lieux fréquentés, de liens. L'hypothèse est que cette vie de quartier, d'activités et de pratiques au sein du « village » auquel est comparé quasi systématiquement le quartier, peut différer d'un territoire à l'autre, et qu'il pourrait être intéressant de mener une investigation sur trois quartiers parisiens très différents.

IV/ Récapitulatif des pistes d'actions en fonction des trois situations de vie

IV.1/ Les experts en mobilité choisie

Cette situation de vie est certainement celle qui tend à focaliser l'attention des experts et celle qui suscite le plus de commentaires et de suggestions d'actions au cours de ces deux groupes. Elle apparaît comme la **situation de vie déterminante dans la préparation de son vieillissement**, cette préparation ne pouvant se faire ultérieurement.

Cela m'a été dit mille fois par des gens en responsabilité dans des Conseils généraux : c'est que l'on peut préparer son vieillissement jusqu'à un certain âge et ensuite, c'est trop proche, on ne peut plus possible. L'idéal c'est en amont parce qu'ensuite c'est plus possible ! (EH)

Est soulignée par Gisèle Bessac la **sensibilisation récente au vieillissement**, en raison de la relative nouveauté du constat de cette plus grande longévité, de l'expérience du vieillissement, voire de la fin de vie, au travers de l'accompagnement de ses propres parents.

Il y a peut être aussi un changement de génération : la génération précédente n'a pas vu venir la nouvelle longévité, tandis que dans ma génération on commence à y penser, de par l'expérience de nos parents, ou de nos proches, ou la connaissance... Nous sommes dans une société qui a quand même un déni de la mort ! Il y a quand même une évolution ! (GB)

Est abordée aussi dans ce registre la nécessité de fournir des informations non stigmatisantes pendant cette phase d'expertise en mobilités choisies, permettant de mieux préparer son vieillissement et **d'anticiper les ruptures**.

Pendant que les gens sont en grande possibilité de mobilité, qu'il y a peut-être à avoir des opportunités d'informations non stigmatisantes, qui permettent de connaître les services, les ressources, pour le moment où l'accident ou la difficulté arrive et ainsi, qu'au moment où cela arrive on ne soit pas complètement démuné... Ce que nous disions sur les ruptures à prendre en compte, pour éviter une diminution des capacités... (GB)

Il est fait référence à **l'usage des nouvelles technologies** de la part de ces experts en mobilités choisies, qui y ont été souvent initiés au cours de leur vie professionnelle. Cependant le développement de ces capacités d'usages des TIC est suggéré, grâce à des formations. Gisèle Bessac souligne parmi les préconisations du sous groupe de travail centré sur les experts en mobilités choisies auquel elle a participé, la nécessité d'offrir à ceux qui ne sont pas équipés de TIC, la possibilité d'utiliser des outils de ce type dans les espaces publics.

Les experts en mobilité, la question était : comment faire évoluer les offres de mobilité et les politiques urbaines pour avoir l'occasion de développer encore ces compétences ? Alors on est parti du principe de la capacité à se déplacer de cette tranche, a une familiarité avec les nouvelles technologies. Cette familiarité est acquise, mais on pense qu'il est nécessaire de la développer et offrir, en termes de politique de la ville, des ateliers, comme différents centres de loisirs peuvent avoir des

activités, il pourrait y avoir de l'initiation aux nouvelles technologies et à tous ces outils, bornes interactives... (GB)

*On a pensé que tout le monde était équipé, mais il y a des gens qui ne le sont pas, et donc il faut peut-être penser **dans des lieux publics**, à des outils qui permettent d'avoir accès à des informations **pour des personnes qui n'ont ni smart phone, ni ordinateur...** (GB)*

La question à la fois des **solidarités intergénérationnelles et de quartier** sont évoquées au travers de l'existence de réseaux sociaux locaux.

***Dans ces réseaux sociaux locaux**, on pourrait mettre en avant les éléments de proximité, associer les gens les plus isolés, créer de la rencontre, dont de voisinage et avec les plus âgés... Faire de l'intra et de l'intergénérationnel vers les plus âgés... (GB)*

L'entretien de soi, au plan physique, est vivement préconisé. Outre la marche souvent recommandée par le corps médical, est envisagée l'incitation à avoir d'autres pratiques physiques susceptibles de retarder les diminutions de capacités. La question du **prendre soin du corps** qui est également un thème abordé au travers des prothèses, s'inscrit dans le projet de vie de prendre soin de soi, spontanément évoqué dans les entretiens menés auprès d'experts en mobilités choisies.

*Dans cette idée d'accompagner le processus de vieillissement en développant des potentiels, il y a **tout ce qui est autour du corps** ! Quand on dit que les médecins disent « Marchez, marchez, marchez ! », c'est justement par méconnaissance, par ignorance d'autres choses que l'on peut faire et qui permettent une connaissance de soi plus accomplie, plus approfondie et plus grave, jusqu'à la fin de la vie. Donc c'est informer, multiplier les opportunités de travail corporel autour du thaï chi, de la danse, la gymnastique dans l'eau, la natation... **Plus on en fait, moins on perd** ! Par exemple, quand on a fait du ski toute sa vie on a des chances d'en faire à 85 ans !... (GB)*

IV.2/ Les résistants

Cette situation de vie apparaît comme une phase transitoire, entre la phase d'expertise en mobilités choisies et la phase de résignation aux mobilités de proximité. Edith Heurgon insiste sur la construction de l'acceptation de sa propre réduction de mobilité au cours de cette situation de vie. Le design for all est implicitement évoqué par rapport à ces réductions de mobilité que connaissent les résistants, celles-ci permettant dès lors qu'elles sont prises en compte une conception dont chacun pourra bénéficier.

*Ce qui me semble intéressant c'est que l'on est vraiment sur **une période de transition** où à la limite, il est possible de pouvoir développer des capacités pour pouvoir bien vieillir soi-même et pour les autres, et pour **pouvoir servir à la mobilité de tout le monde**. Les résistants m'apparaissent comme une période où l'on est en construction d'une acceptation de la propre réduction de sa mobilité. Il faut accepter ! (EH)*

Pour les résistants sont proposés des escalators et ascenseurs ralentis afin que les valides soient moins tentés de les emprunter et qu'ils soient plus sécurisants pour ceux qui en ont réellement besoin. Cette proposition aurait été rejetée par des membres de la RATP parce que vécue comme stigmatisante, cependant elle est bien acceptée au sein du groupe d'experts dans lequel elle a émergé.

*Les systèmes qui existent sont encombrés y compris par les valides : les escalators, les ascenseurs... On pourrait penser qu'ils auraient une meilleure destination, d'être vraiment utiles pour le franchissement de dénivelés, s'ils s'adressent à ces personnes. Donc, ce n'est pas nouveau, ça existe en Amérique du nord : **l'ascenseur ralenti ou l'escalator ralenti**. Cela rend l'escalier qui est à côté de l'escalator, plus intéressant quand on est soi-même valide. J'ai dit cela une fois à Betty Chape à la RATP, elle n'a pas du tout aimé, elle ne m'a pas laissée aller jusqu'au bout de mon exposé, en me disant que c'était trop stigmatisant ! Ce n'est pas stigmatisant, cela rend au contraire à l'escalator, sa fonction d'aide à l'ascension : **un escalator un peu plus lent !** (VM)*

*Sortir d'un escalator quand on a des personnes derrière, quand on accompagne, il n'y a rien de plus angoissant ! C'est vrai que **la vitesse de l'escalator rend la descente plus difficile**... (MP)*

*L'innovation à la RATP, c'est des **tapis roulants plus lents**... (FP)*

Ce type de solution portant sur **des systèmes plus lents**, est perçue comme difficilement acceptable par les décideurs, ces derniers étant peu réceptifs à des formes de décroissance, de ralentissement.

*Les décideurs sont très peu enclins à trouver des solutions qui soient **associées à des retours en arrière, voire à de la décroissance**... (VM)*

Sont préconisées aussi pour les résistants, **des formes d'apprentissage** afin de sécuriser leurs mobilités et leurs usages des transports collectifs, afin surtout d'éviter les chutes. Est

mentionné le mode « Tarzan » pour se déplacer au sein d'un bus, en guise d'exemple d'apprentissage réalisé en Autriche.

*Ce qu'ils font à Vienne, pour des personnes très âgées, qui ont complètement limité leurs mobilités, qui ne veulent plus s'aventurer dans le réseau, **on leur réapprend, on les fait bénéficier de quelques conseils.** Plutôt que de reprendre l'image de l'alpiniste, ou du marin, qui ne lâche une prise, qu'une fois que sa main en a attrapé une autre, on dit : c'est comme Tarzan, tu attrapes une liane et tu ne la lâches que quand tu en as une autre. C'est tout bête, mais se déplacer dans un bus, de prise en prise, ne pas marcher les mains dans les poches, c'est importantes choses comme ça pour éviter les chutes !... (VM)*

L'installation d'assises dans la ville de Paris est particulièrement préconisée pour ces résistants. Cependant, des contradictions, voire conflits d'usages sont à gérer entre différents populations : ce qui suscite des doutes quant à l'installation de ces assises, en particulier dans les espaces de transport où il convient de circuler et non de stationner.

***Des assises régulières, un système intelligent pour les personnes âgées, avoir tous les deux réverbères une assise, avoir des choses qui permettent des pauses.** (MP)*

*Dans le métro quand même, c'est : « Circulez ! Il n'y a rien à voir ! ». Mettre des assises, on va toujours vous dire : « Attention, la sécurité, les SDF, etc. » Partout ! Il y a **des contradictions à gérer.** Il ne faut pas être naïf non plus sur les usages qui peuvent être faits ! (EH)*

La lenteur des résistants et le manque de prise en considération de celle-ci par la RATP, au regard des rythmes des TC et en particulier du temps très bref d'ouverture des portes des rames de métro, renvoient certains participants à l'absurdité de ce type de situation, illustrée par une séquence du film : « Le nom des gens ».

***Cela me fait penser à un film :** on voit des gens qui sont dans le métro et qui veulent monter dans la rame, ces personnes sont assises. La rame arrive, les portes s'ouvrent donc elles se lèvent un peu péniblement avec des cannes, elles essayent d'aller et de rentrer dans la rame, et le temps qu'elles arrivent, la porte s'est refermée. Donc on les voit reculer, retourner s'asseoir etc. (VF)*

Est préconisée aussi pour les résistants, **une plus grande porosité entre les espaces publics parisiens** pour faciliter les mobilités de ceux-ci.

*On va **les aider à ne pas se résigner...** Plusieurs aspects nous ont paru intéressants : la question des distances des déplacements, notamment **la porosité**, si on ferme les espaces, donc il y a un travail urbain pour l'ouverture de ces cavités... (AJ)*

IV.3/ Les résignés aux mobilités de proximité

Les résignés aux mobilités de proximité renvoient les participants des ateliers à l'importance des services et des commerces de proximité et à **la vie de quartier**. Les femmes de ménages, le personnel de service, les gardiens d'immeubles, les commerçants, sont autant de personnages susceptibles de favoriser les liens au sein des quartiers entre les résidents. Et des questions se posent quant à ce qui fait une vie de quartier.

Nous avons travaillé sur les résignés, les mobilités de proximité avec une acceptation de cette proximité, de cette mobilité limitée. Avec les résignés qui allaient bientôt devenir immobiles, il y a des catégories qui peuvent basculer plus de l'une à l'autre, se pose la problématique des services qu'ils peuvent trouver, du quartier et de cette vie de quartier... (VF)

L'importance des femmes de ménage, du personnel de service : souvent la relation entre les gens passe par ces gens qui ont une vraie connaissance du quartier ! Parfois les gardiens sont des gens qui connaissent le quartier ! Il y a sans doute aussi les commerçants de quartier qui sont souvent des commerçants de tous les pays. C'est quoi une vie de quartier ? Même sur Paris, je trouverais que ce serait intéressant d le savoir ! (EH)

Je vois aussi la proximité très locale du voisinage, du tissu à l'intérieur de l'immeuble, au travers des personnes de service, une gardienne qui permette de garder une ouverture... Cela peut être aussi : accompagner. On en revient un peu à l'associatif. Comment accompagner ces personnes pour qu'elles continuent à bouger ? (VF)

Les marchés sont mentionnés en tant qu'éléments attractifs de la vie de quartier. Il est aussi fait référence aux **brocantes** qui ont lieu dans Paris. Des cafés dans les marchés sont souhaités pour en accroître l'attractivité.

On a parlé des marchés aussi : un lieu où les personnes âgées aiment bien aller, qui contribue à l'animation des quartiers, qui peut être avec non pas des vides greniers, mais des antiquaires, des brocantes qui se font beaucoup à Paris... (EH)

Des marchés avec des cafés dans le marché... (GB)

Des souhaits de lieux de rencontres de proximité sont exprimés par rapport à ces résignés aux mobilités de proximité, pour éviter d'avoir à ouvrir son domicile, tout en pouvant conserver des liens. La notion de conciergerie de quartier est mentionnée.

D'avoir envie d'aller à la rencontre des autres, de connaître d'autres personnes sans nécessairement ouvrir son domicile ! Un besoin d'un lieu neutre... (GB)

On a parlé des conciergeries de quartier... (EH)

Il est préconisé que pour les résignés, soient multipliées **les opportunités de sorties du domicile**. Ces opportunités et incitations à sortir du domicile, à l'échelle du quartier, sont favorisées par les structures associatives ou de quartier.

*Le cercle se restreint et il faut créer **des occasions régulières d'aller faire quelque chose** : aller acheter sa baguette, de faire des courses, de voir du monde aussi ! De rester dans un certain cercle et de voir des gens. Encourager : cela peut être par de **l'associatif**, ce genre de choses, **par un tissu à l'échelle du quartier** ! (VF)*

Les espaces verts, nous l'avons vu dans la première phase, sont de lieux appréciés à Paris et des destinations privilégiées de nombreux Parisiens en situation de vieillissement. Au-delà de l'attractivité des squares, jardins et parcs, est souhaité par les experts interrogés, comme par quelques Parisiens interrogés habitant du 20^{ème} arrondissement, un développement **des jardins partagés** à Paris.

Les jardins partagés aussi ! (GB)

Dans le 19^{ème} et le 20^{ème} ... (CE)

C'est là où il y a les deux tiers des jardins partagés de Paris ! (MP)

II.5/ Récapitulatif pistes d'actions proposées en fonction des trois situations de vie

Globalement, les propos tenus par les participants aux deux groupes révèlent qu'il s'agit moins pour eux d'apporter de nouvelles offres, que de **changer le regard sur le vieillissement**. L'**élégance** attribuée aux femmes en situation de vieillissement, pourrait constituer une piste de revalorisation, ainsi que leurs compétences en termes de mobilités, leurs connaissances de la ville, du quartier et leurs savoirs historiques...

Les experts en mobilités choisies étant perçus comme des personnes ressources, en termes de mobilité, se pose **la question du partage de leurs compétences**. Cette situation de vie étant définie par ailleurs, comme une **phase de préparation et d'anticipation de son propre vieillissement**, sont préconisées des offres de pratiques physiques, d'entretien de soi et de son bien être.

La question de la conciliation des rythmes rapides et lents, voire du respect de la lenteur, ainsi que le souci de **rendre les prothèses attractives et valorisantes** sont des thèmes très prégnants par rapport aux résistants en particulier.

Les résignés suscitent quant à eux, **des questionnements sur la vie de quartier** qui apparaît très importante pour eux au regard du rétrécissement de leur champs de mobilité.

Situations de vie	Pistes d'actions en termes de politiques publiques	Pistes d'actions en termes d'offres
Experts	Compétences en termes de mobilités à partager : personnes ressources pour les acteurs de l'offre de transports et l'aménagement urbain... Rôles de guides de la ville, d'ambassadeurs des TC...	Offres de formation aux TIC Offres d'aménités culturelles Offres d'entretien physique de soi autres que la marche.
Résistants	Plus de lenteur des systèmes mécaniques tels les ascenseurs, escalators... Plus d'assises dans la ville, de lieux de pause . Porosité et verdissement des espaces publics parisiens... Plus de civisme, de convivialité	Prothèses élégantes , valorisantes, sécurisantes, permettant de s'asseoir, de s'accrocher : « clef multi prise » Meilleure lisibilité des réseaux de TC , du réseau bus, et signalisation des stations de métro ou de RER équipées d'ascenseurs et d'escalators
Résignés	Intensifier la vie de quartier et les liens de voisinage ... Développer à l'échelle du quartier, évènements, et opportunités de sorties : marchés, brocantes ... Conciergerie de quartier...	Lieux de rencontres et de convivialité en extérieur, à proximité du domicile. Service d'accompagnement de porte à porte (le manque inhérent au service PAM) Jardins potagers partagés....

VI/ Conclusions : trois principaux thèmes transversaux

VI.1/ Le corps en mouvement

Trois principaux thèmes ont été développés au cours de ces deux groupes d'acteurs et d'experts. Au-delà de la mise en débat des résultats de la première phase de la recherche et des trois situations de vie qui ont servi de trame d'animation de ces groupes, les thématiques abordées prouvent l'ampleur de la notion de mobilité, ainsi que son importance dans le bien vieillir, en tant que facteur d'autonomie, de liens et d'intégration sociale.

Le corps en mouvement dans les transports et l'espace public constitue le premier de ces thèmes. Il recouvre l'attente générique majeure d'autonomie physique, comme en témoignent les références aux **outils du marcheur** telles : les chaussures ou la canne, aux objets ayant trait au corps et au besoin de confort, comme en attestent les projets **d'assises**.

Rappelons que si l'arrêt de l'usage de la voiture dans Paris est vécu sereinement, voire comme **un acte citoyen valorisant**, au regard à la fois de soucis écologiques et éthiques, et par rapport à la palette des offres de services de transport dans cette ville, en revanche l'arrêt de la pratique de la marche est envisagé comme un drame, la perte de son autonomie physique. Ainsi l'accompagnement de porte à porte, qui n'existe pas à l'heure actuelle dans le PAM, serait-il susceptible de renforcer l'attractivité et l'efficacité de ce service destiné aux PMR.

La question du piéton à Paris s'avère centrale, au regard de l'importance de la marche dans cette ville, y compris de la part de personnes en situation de vieillissement. La beauté de Paris tant soulignée au cours des entretiens explique en partie l'importance de cette pratique qui est considérée aussi, surtout par les femmes, comme un moyen de **s'entretenir physiquement** ou **une hygiène de vie urbaine**.

Dans le registre de ce thème est soulignée la nécessité d'inciter des personnes qui prennent de l'âge, à pratiquer non seulement la marche (conseillée par le corps médical), mais des activités physiques permettant non seulement **un entretien du corps**, mais apportant du **bien être**, voire un **épanouissement** personnel.

Par rapport à la sensibilisation au **besoin de haltes**, de temps de pauses, de « moments » d'immobilité au cours des mobilités pédestres, est préconisée et envisagée la création d'espaces dédiés aux piétons, d'**oasis urbaines** permettant à la fois de se reposer, de s'asseoir, de s'abriter et de se ressourcer.

La conciliation des rythmes lents et rapides fait partie des préoccupations de la ville de Paris qui envisage d'étendre les zones « 30 » au plan de la circulation automobile, mais pas encore de celles des acteurs des transports, toujours centrés sur les notions de flux, de circulation, d'évacuation, de vitesse.

La lenteur n'est-elle pas une valeur inhérente au vieillissement, qui viendra remplacer celle de la vitesse et qui permettra de résister au système de l'accélération généralisée ? Les personnes qui prennent de l'âge ne constitueront-elles pas demain, des exemples de sagesse en termes de rapport au temps ?

VI.2/ La pensée en mouvement

La pensée en mouvement ou encore la mobilité cognitive est préconisée, pour développer des activités intellectuelles, être utile à la société, rester après la retraite, **un acteur qui vit avec son temps**, qui peut ainsi maintenir voire développer ses réseaux de sociabilité. Il est rappelé ces groupes dans que le passage à la retraite peut pour certains, être vécu comme une **rupture de vie sociale**.

L'incitation à l'usage des TIC est évoquée à ce propos, y compris dans les espaces publics, mais sont également préconisés des **formations aux usages des TIC** et soulignée l'importance des lieux de rencontres et d'échanges.

Un engagement dans la vie associative et citoyenne apparaît systématiquement comme favorisant le bien vieillir, parce qu'apportant un sentiment d'utilité sociale.

VI.3/ Le bien vivre ensemble à tous les âges

Le bien vivre ensemble à tous les âges constitue le troisième thème abordé de façon récurrente et à diverses échelles, dans ces deux groupes.

Ce thème est décliné d'abord à l'échelle du **bassin de vie de proximité** que constitue la rue et le **quartier habité**, comme en témoignent les interrogations suscitées sur la notion de vie de quartier et les préconisations de recherches complémentaires sur ce qui fait **la qualité d'une vie de quartier** à Paris, au regard de la diversité de ceux-ci.

Est soulignée la nécessité d'une part, de **développer les incitations à sortir du domicile**, afin de favoriser les rencontres, le maintien de liens sociaux, et d'autre part **d'intensifier la vie de quartier**, en termes d'animations, d'opportunités de sorties du domicile, d'offres culturelles et d'aménités.

La notion de **mobilité reliance** est une condition de ce bien vivre ensemble, à l'échelle de la ville et au-delà. Mais cette mobilité est à enrichir par la création de collectifs urbains, de lieux de rencontres hors du domicile.

La rencontre urbaine est au cœur des préoccupations des participants aux groupes, au regard de l'éclatement géographique de la famille, de l'éloignement des enfants (qui partent vivre en province ou en banlieue), du risque d'isolement des personnes âgées vivant seules.

Les solidarités de voisinage qui font l'objet de débats, mériteraient d'être plus explorées et développées au sein des immeubles parisiens. Est mis en valeur dans ces groupes, le rôle des gardiens d'immeubles et des personnes de services qui contribuent à renforcer les liens de proximité entre voisins et habitants d'un même quartier.

VII/ Scénarios et pistes d'actions inspirés des ateliers

Brice Dury et Marie Coirié
Designers

Cette dernière partie présente des pistes d'actions et des scénarios élaborés à partir des échanges et des idées issus des ateliers organisés les 30 et 31 octobre, et s'appuyant plus largement sur les résultats de la présente étude. À la demande et en collaboration avec Catherine Espinasse, les designers Brice Dury et Marie Coirié ont proposé un certain nombre de projets répondant aux enjeux énoncés dans les ateliers, dont certains sont plus particulièrement décrits et illustrés dans cette partie.

Les pistes d'action envisagées ne sont en rien exhaustives ou exclusives. Elles constituent à la fois une illustration et une proposition d'actions qui pourraient être conduites dans le prolongement de cette recherche.

Ces propositions s'articulent autour de cinq entrées :

- Les aménités urbaines,
- La panoplie du marcheur,
- Les pratiques physiques,
- Le fab lab intergénérationnel,
- Les cafés parisiens.

a- Les aménités urbaines

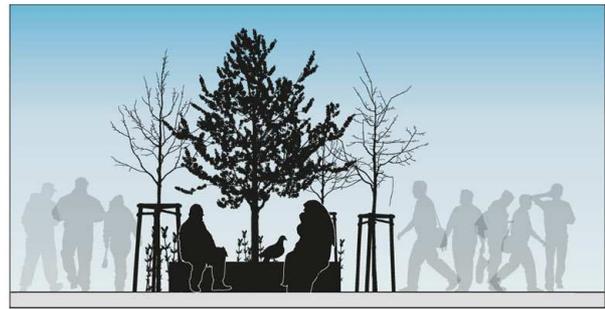
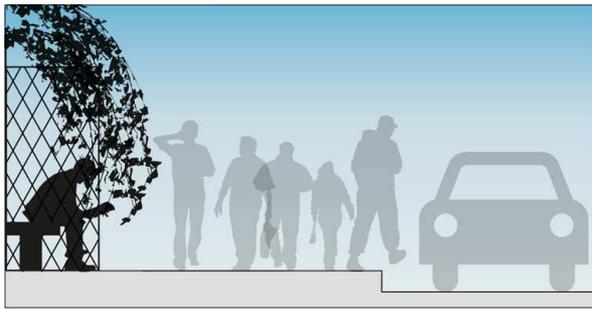
L'idée de travailler sur les aménités urbaines renvoie à l'attente générique de confort, qui s'exprime notamment pour l'espace public. Les ateliers ont fait ressortir des besoins de nouveaux lieux qui constitueraient des micro-espaces permettant de s'asseoir, de se ressourcer, de discuter, et qui soient aussi des haltes permettant et incitant à aller plus loin, à découvrir, ou même qui redonnent la confiance nécessaire pour continuer de pratiquer son quartier. Ils contribuent également à concilier vitesse et lenteur dans les pratiques de l'espace public.

Il s'agit donc de petits lieux de confort, du simple banc à l'espace de convivialité, qui permettraient de :

- se rencontrer, discuter, pratiquer une activité (lire, jouer...), se donner rendez-vous,
- se ressourcer, faire une halte, reprendre ses forces au cours d'un trajet de marche, d'avoir accès à une glace pour se recoiffer, un coin pour changer de chaussures.

L'idée a été évoquée que cette piste d'action soit ensuite développée en collaboration avec la Ville de Paris, avec des expérimentations possibles dans trois quartiers de Paris aux caractéristiques différentes. Cette expérimentation dans trois quartiers permettrait d'approfondir l'adaptation de ces espaces aux différentes formes de vie de quartier.

→ LES OASIS



Les oasis urbaines sont de petits espaces de pause et de détente implantés dans l'espace public, des haltes de confort qui ne sont pas forcément situées sur des places ou dans des parcs, mais plutôt dans l'espace public « des trajets quotidiens ». Ils permettent de ponctuer agréablement un trajet et de s'extraire un instant de la rumeur et de l'agitation pour se ressourcer, se reposer, discuter, avant de reprendre son parcours.



L'oasis urbaine est un intermédiaire entre le banc public et le jardin dans la ville, notamment dans les zones dépourvues de ce type d'équipement. Ils traduisent de manière formelle l'idée d'une oasis urbaine : ils sont porteurs de signes de confort, d'accueil, et parfois de singularités qui en font des occasions de vivre un « moment à part ». Une attention particulière sera portée aux ambiances de ces lieux, notamment à travers leurs aménagements et le choix des essences végétales les composant, de manière à proposer une expérience sensorielle propre à apaiser les personnes.

La fonction première de ces oasis est de s'asseoir. D'autres fonctions s'y associeront en fonction des contextes :

- fontaine pour se rafraîchir,
- claustra et arbustes pour se couper en douceur de la foule,
- auvents et arbres pour s'abriter en cas de pluie,
- chaises, bancs et tables,
- Etc.

L'élaboration des fonctions de ces lieux pourra passer par une réflexion sur leur éventuelle

évolutivité : usages différents selon les heures du jour et de la nuit, les jours de la semaine, les saisons...

En termes de modes opératoires, on peut s'orienter vers deux manières de produire ces espaces :

- concevoir un catalogue de modules (un module assise, un module abri, un module eau, etc.), dans lequel on choisirait pour créer différentes formes d'oasis en fonction du contexte et de la place disponible.

- créer un atelier d'espace public qui publierait des appels à projets pour chaque lieu à aménager, à destination des architectes, designers, paysagistes, artistes.

Quel que soit le mode opératoire choisi, il faudra se placer dans une dynamique de co-construction en intégrant les personnes âgées elles-mêmes et les « experts en mobilité choisie » aux processus de conception.

→ Les strapontins urbains

Accrochés à des potelets, pluggés sur les blocs techniques de la ville (EDF, Poste...), les boîtes aux lettres, fixés sur les murs et contre les barrières, les strapontins urbains se répandent à travers un quartier et le long de trajets urbains. Petits, rétractables, ils prennent peu de place, mais proposent une petite assise d'appoint, un moment de pause et atténuent ainsi la peur du « coup de fatigue »...

→ Le bench bombing

Le bench bombing serait un mouvement – inspiré du *Chair Bombing*¹ – visant à promouvoir l'installation de bancs au pied des immeubles. Le banc de bas d'immeuble est le premier pas vers le « dehors » et un lieu de sociabilité. On peut imaginer différents moyens de favoriser ce mouvement :

- inciter à l'intégration d'assises au pied des constructions neuves,
- identifier les lieux permettant d'accueillir ces bancs (contexte adapté, espace suffisant) et les faire installer par la mairie,
- proposer des bancs remplissant d'autres fonctions ou associés à d'autres fonctions en lien avec l'immeuble : un banc-consigne à colis postaux, un banc-garage à vélo, etc.

b- La panoplie du marcheur

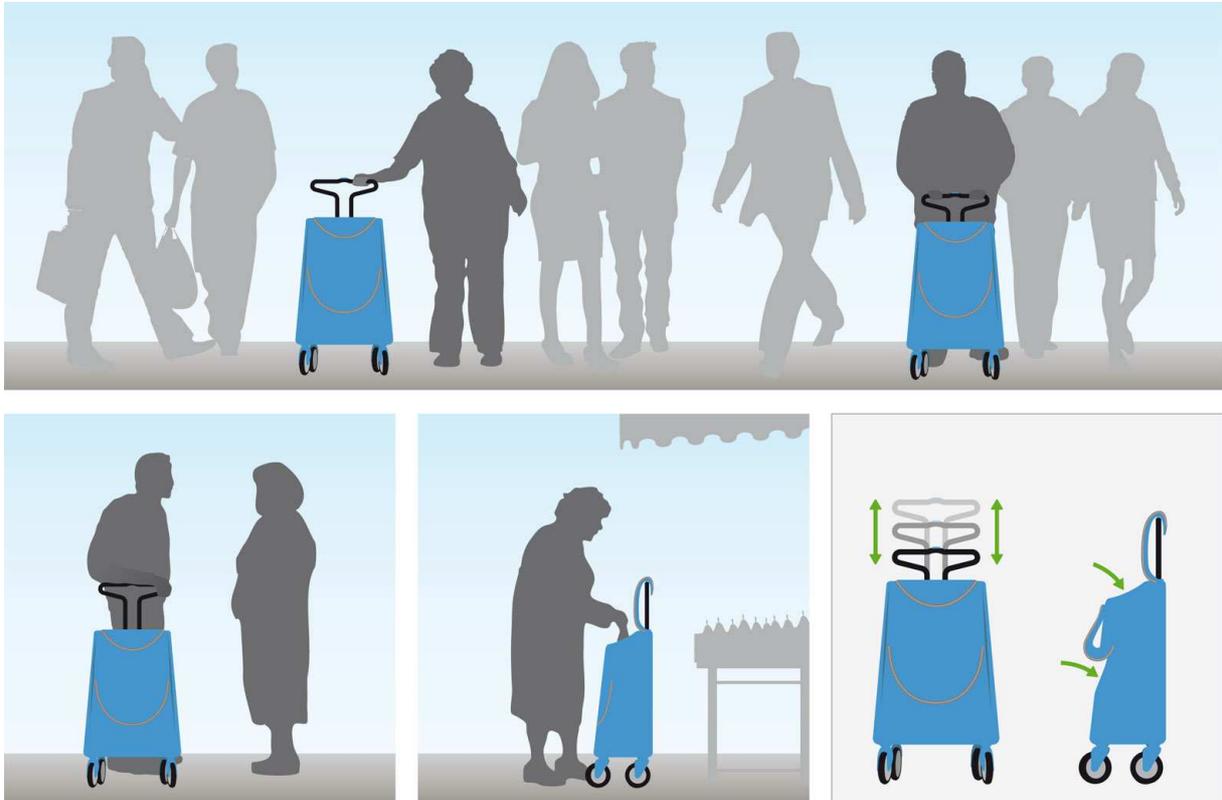
Cette orientation vise à porter attention à ce qu'on pourrait qualifier d' « outils du marcheur ». L'étude a montré que la marche est un mode plébiscité des personnes âgées, et plus encore à Paris. C'est une pratique de mobilité simple, gratuite et qui permet un rythme et une relation à l'environnement adaptés aux attentes de ces personnes.

Parmi ces "outils" les chaussures, en tant que dernier objet entre le pied et le sol, constituent un terrain d'exploration intéressant : la chaussure qui guide, qui informe, qui alerte, qui s'adapte, etc.

¹ Voir aussi le Guerilla bench : <http://vimeo.com/10951135#>

Cette piste d'action renvoie également à la question des prothèses, longuement abordée dans l'un des ateliers. Ces échanges ont notamment mis en avant une impérieuse nécessité, à l'image de ce qui a pu être fait pour les lunettes, de concevoir ces prothèses comme des objets de désir. Des objets séduisants, simples, élégants.

→ CAB 4



Cab 4 est un croisement entre le cabas de courses et la valise à quatre roues. C'est un cabas classique, au sens où il ne se destine pas à une catégorie de population en particulier. C'est un cabas esthétique, pratique, dont la principale caractéristique est d'être sur quatre roues. Les valises à quatre roues dont il s'inspire ont induit de nouvelles pratiques et leurs utilisateurs les poussent en général à côté d'eux, voire devant. En s'utilisant de la même manière, ce cabas permet au marcheur de s'appuyer, de garder son équilibre, et de faire sa place au milieu des passants. Il sera utile pour des personnes qui commencent à vieillir, parfois à perdre confiance, mais sans nécessiter de passer à un objet d'aide telle qu'un déambulateur.



Cet objet est donc un objet pratique et esthétique avant d'être un objet thérapeutique, et n'est pas stigmatisant puisqu'il se situe dans le registre formel du cabas, utilisé en ville par des personnes de tous âges.

L'une des principales motivations des personnes âgées pour sortir est de réaliser des courses, et leur chargement est parfois à l'origine de leurs chutes. Cab 4, s'il est conçu pour tous afin de ne pas être stigmatisant, sera pour les personnes âgées un objet à utiliser presque quotidiennement.

Le cabas possède quelques spécificités d'ordre pratique et ergonomique :

- sa poignée est télescopique, ce qui permet d'adapter sa taille à celle de son utilisateur, ainsi qu'aux différents usages qu'il pourra en avoir : pousser, s'appuyer, etc.,
- le panier est constitué de deux compartiments qui ce qui permet un accès aisé quelque soit la quantité de produits déposés à l'intérieur. Il peut ainsi facilement être utilisé au quotidien, y compris pour de petites courses.

En termes de développement, ce projet correspond à la création d'une nouvelle offre. On peut imaginer s'adresser directement à un fabricant pour dans un premier temps tester le concept à travers le développement de prototypes, puis évaluer les modes de diffusion. Un moyen d'affirmer le positionnement « mobilité » de cet objet pourrait être de prendre contact avec des constructeurs automobile type Peugeot ou Renault, qui possèdent une solide capacité de développement et s'intéressent aux nouvelles formes de mobilité.

c- Les pratiques physiques

Le « prendre soin du corps », au-delà de la vision médicale du corps, a été évoqué lors des ateliers. Ceux-ci ont pointé les bienfaits de l'entretien de soi sur le plan physique, et ont mis en avant le fait que de nombreuses pratiques aujourd'hui existantes pourraient y participer, mais ne sont pas connues ou considérées comme accessibles par les personnes âgées. Il peut s'agir de danse, de gymnastique, de yoga, de tai chi...

Des services, des outils, des événements pourraient faire connaître et pratiquer ces activités aux personnes âgées. Ces dispositifs permettraient de :

- montrer l'importance de continuer ou de commencer à prendre soin de son corps dans une période où il devient une préoccupation,
- montrer qu'au-delà de la marche, l'offre d'activités sportives, de danse, d'arts martiaux concerne également les personnes âgées,
- valoriser l'image de la personne âgée, l'élégance, l'apprêtement, le soin de soi.

→ LA CLIQUE



La Clique est un service pensé en lien avec les PPE, les Points Paris Émeraude (qui peut cependant être développé de manière indépendante), en référence aux CLICS (Centres Locaux d'Information et de Coordination Gérontologique).

La Clique est en quelque sorte le service hors-les-murs de ces CLICS. Ce sont des équipes de terrain qui vont à la rencontre des personnes âgées, les conseillent et les accompagnent sur leurs pratiques physiques, qui organisent et participent à des événements (forums des associations par exemple).

Ce service fonctionne à l'échelle de l'arrondissement et travaille en partenariat avec les différents équipements et activités du territoire (clubs, MJC, piscines, etc.). Les membres de La Clique ont à la fois une très bonne connaissance de l'offre de ce territoire, et des compétences médicales et sportives pour bien conseiller les personnes âgées sur des activités adaptées à leurs besoins et leurs envies.

Les membres de La Clique sont des référents : ils conseillent, coachent, accompagnent les personnes âgées dans leurs pratiques physiques. Ce service a pour vocation de faciliter l'intégration des personnes âgées dans des activités non spécialisées, y compris par exemple dans des clubs de sport où on ne les attendrait pas forcément. Cette intégration contribuerait bien sûr aux liens intergénérationnels, mais permettrait également de changer l'image et les représentations de la personne âgée.

→ Les Open-Clubs

L'idée est ici d'imaginer des événements, des dispositifs portés par les clubs de sport, les centres de danse, qui permettraient de faire venir et participer les personnes âgées à leurs activités :

- Des packs « duo » permettant de faire venir une personne âgée en plus lorsqu'on s'inscrit à une activité,
- Des journées découvertes organisées dans les clubs et associations,
- Des événements de quartier autour de la danse, des arts martiaux...

Ces événements intègreraient les problématiques d'accessibilité, par la marche ou en transports en commun.

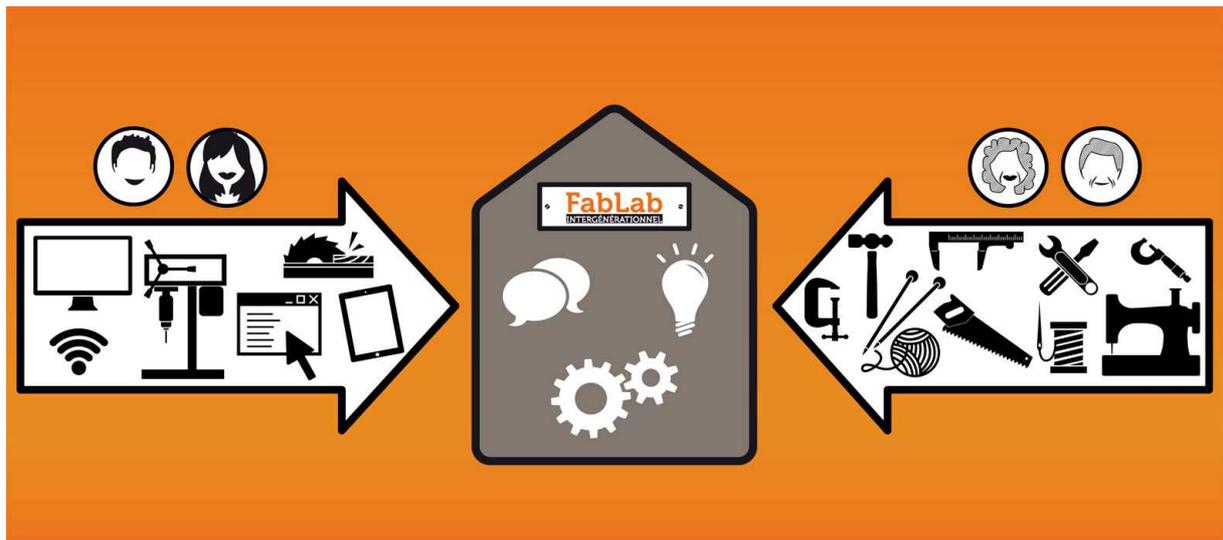
→ Les Défis City

Les Défis City associent découverte de la ville et pratique sportive collective stimulante (équipe, défi), pour les personnes âgées mais pas seulement. Par exemple :

- Course d'orientation « en famille »,
- DéfiTC : une « course de transports en commun » pour laquelle les participants doivent se rendre d'un point A à un point B (ou satisfaire à une consigne plus complexe) en choisissant le meilleur itinéraire et les meilleurs modes de transport.

Ces événements peuvent en outre faire l'objet d'une communication qui contribuerait à changer les représentations de la personne âgée.

d- Le Fab Lab intergénérationnel



Un Fab Lab est un atelier de fabrication locale équipé de machines à commande numérique permettant de fabriquer des objets uniques ou en petite série, qui regroupent souvent des informaticiens, des designers et des artistes. Le projet de Fab Lab intergénérationnel s'appuie sur la vague de développement de ces initiatives pour proposer la création d'un Fab Lab croisant les compétences des participants à ces Fab Labs et les compétences des personnes âgées (à préciser, mais qui peuvent être autour de la couture, du tricot, et du savoir-faire de bricolage des hommes)².

² Voir notamment :

- Le projet Low Tech Factory de l'ECAL : <http://vimeo.com/52541217>

Ce Fab Lab intergénérationnel permettrait donc des échanges et des transmissions de savoir-faire et de connaissances (informatiques, techniques, etc.) autour de projets communs mixant ces compétences.

Lieu de partage, d'échanges de pratiques, de co-construction, le Fab Lab intergénérationnel s'inscrit pleinement dans la problématique des lieux de proximité permettant des croisements d'usages et de générations, hors du domicile. Il pourrait être mis en place via une collaboration avec un Fab Lab existant, et en lien avec une association de personnes âgées

e- Les cafés parisiens

Il s'agit là d'un terrain de projet identifié au cours des ateliers et à l'issue de ceux-ci, grâce à un échange avec Marie Françoise Fuchs de l'association Old Up, qui se situe dans la problématique de la proximité et des mobilités de quartier. Comment repenser les cafés parisiens, lieux de halte traditionnels et familiers, de vivre-ensemble à l'échelle du quartier ? Quelles offres de services pourraient être développées à destination des clients en situation de vieillissement ? Comment faire pour que s'y croisent différentes générations ? Comment améliorer l'accessibilité des toilettes, si souvent situées en sous-sol ?

- Le site Golden Hook de vente en ligne de vêtements tricotés par des grands-mères :

<http://www.goldenhook.fr/fr/>

- La mode du tricot urbain : <http://www.sinoconcept.fr/la-mode-du-tricot-urbain/>

ANNEXES

I/ Les mobilités des Parisiens en situations de vieillissement

Questionnement prospectif

Edith Heurgon

1. **L'échantillon** étudié — les parisiens de plus de 65 ans — présente une grande variété de situations qu'il n'est pas possible d'appréhender en tant que tel pour comprendre les mobilités des parisiens vieillissants. Il convient de le segmenter et de proposer une typologie au regard de la question posée.
2. **La problématique** du « renoncement », postulée quant aux modes de transport collectif — en prolongeant les résultats de la recherche sur le renoncement de l'objet voiture, perçu comme un « deuil » — se révèle non fondée en l'occurrence à Paris, car :
 - a. nul n'éprouve le même attachement à un mode collectif qu'à sa voiture individuelle,
 - b. les parisiens disposent d'une palette de modes de transports collectifs très riche à l'égard desquels ils n'éprouvent aucune dépendance ; en effet, s'ils doivent renoncer à un mode, tel le métro ou le RER, en raison de difficultés d'usages, d'autres leur restent accessibles comme le bus, le tramway ou le taxi.

Il convient en conséquence d'élargir la question aux *choix des modes de transport collectif par les parisiens à mesure qu'ils prennent de l'âge, au regard de leurs situations de vie, de leurs quartiers d'habitation, de leurs ressources et de leurs pratiques de mobilité.*

3. **Notre première hypothèse** est que les choix des modes de transport ne se font pas sur le seul critère de la **vitesse**, mais intègrent d'**autres dimensions**. Comme l'a démontré la recherche conduite dans le cadre du PREDIT-G03, la mobilité, au-delà du déplacement, est pour les personnes en situation de vieillissement, un vecteur d'*autonomie* et d'*intégration sociale*; à côté de sa « fonction technique », c'est un facteur de « reliance » essentiel.
4. Les autres dimensions de la mobilité des personnes vieillissantes ont été explicitées dans la recherche mentionnée ci-dessus sous la forme d'**attentes génériques**, à compléter par des **attentes contextualisées**.
5. La recherche dont il est question ici portant sur les seuls parisiens répartis de façon homogène entre les divers arrondissements, il faut intégrer les **spécificités du contexte parisien** :
 - a. les personnes interrogées témoignent d'un fort attachement à la capitale (à sa beauté, à la richesse et à la variété de ces offres artistiques et culturelles, à l'ampleur de ses services et commerces), mais aussi à leur quartier, voire à leur rue,
 - b. alors que les statistiques font paraître que certains franciliens vont s'installer en province à leurs retraites, les entretiens ont été menés pour la moitié d'entre eux auprès de parisiens de longue date qui n'envisagent guère de quitter Paris (sauf pour conditions de ressources) où ils ont habité souvent plusieurs quartiers ; cet ancrage et cette satisfaction sont encore plus marqués de la part des personnes propriétaires de leur logement ;
 - c. un bon nombre ont une résidence secondaire et partagent leurs temps entre plusieurs territoires,
 - d. quels que soient leurs quartiers d'habitation, les offres de transport collectif intra-muros leur paraissent dans l'ensemble satisfaisantes,
 - e. la voiture particulière ne joue pas un rôle important pour ces personnes qui ne l'utilisent guère dans la capitale et envisagent sereinement d'y renoncer.

6. **Notre deuxième hypothèse** tient au fait que de nombreuses personnes se déclarent en bonne santé et ne sentent pas leurs capacités diminuer au point de renoncer à certains transports. Dès lors, ce qui nous semble important à considérer plus que leurs capacités restreintes (dont témoigneraient le port de lunettes ou la prise de médicaments), c'est le fait que ces personnes, à la suite d'un *changement d'activités* (retraite), peuvent choisir, ou sont contraints, de *réaménager leurs modes et lieux de vie*, ce qui fait évoluer leurs *mobilités* ;
7. D'où les **quatre situations de vie** proposées au vu des entretiens, sachant que le processus de vieillissement opère à la fois de manière *progressive* (avec une réduction des capacités) et par *ruptures* (en fonction d'un deuil, accident, maladie..., cumulant parfois plusieurs facteurs,) provoquant le passage d'une situation à une autre.
- a. « Les experts en mobilités choisies », vrais parisiens qui font preuve de compétences pour agencer leurs déplacements aux diverses échelles proches ou lointaines ; personnes de 65 à 80 ans, estimant ne pas avoir de problème de santé, dont les rythmes de vie ne dépendent plus de fortes contraintes professionnelles, exerçant des activités intellectuelles ou impliquées dans des activités associatives ou citoyennes, pouvant consacrer un temps important à leurs loisirs ; elles se caractérisent par des *mobilités occasionnelles* (tous motifs) dans Paris et hors Paris et font appel à l'ensemble des modes de transport (de la marche à pied au taxi en passant par le bus et le métro, voire le deux-roues). Il s'agit de personnes appartenant plutôt aux classes moyennes ou aisées, propriétaires de leur appartement à Paris et parfois de résidences secondaires, souvent motorisées et pour lesquelles la contrainte financière ne semble pas déterminante quant au choix de leurs mobilités ;
 - b. « Les résistants qui organisent leur mobilité pour mener une vie normale : il s'agit de personnes (de plus de 75 voire 80 ans), qui voient leurs capacités se restreindre quelque peu, mais s'estiment « en bonne santé pour leur âge » ; certaines disposent d'un réseau relationnel assez dense et exercent encore des activités associatives dans leurs quartiers; elles utilisent diverses « prothèses » (comme une canne) pour maintenir leurs capacités, quitte à ralentir leurs rythmes et à adopter des comportements plus prudents dans leurs déplacements urbains. La pratique de la marche est déterminante pour ces personnes qui apprécient la fréquentation des parcs et espaces verts où elles peuvent s'accorder des pauses. Plutôt de classes moyennes ou aisées, elles font parfois appel à des taxis ;
 - c. « Les résignés aux mobilités de proximité » : il s'agit de personnes âgées de plus de 80 ans qui ont des capacités limitées, voire des handicaps ; plutôt de classes moyennes, elles vivent seules, et leur mobilité se restreint avec leur espace de vie quotidien ; leur réseau relationnel tend également à se réduire ; la qualité de la vie de quartier est essentielle afin que ces personnes puissent, évitant l'isolement, avoir des possibilités d'échanges de proximité et bénéficier de solidarités de voisinage informelles ;
 - d. « Les presque immobiles » : peu nombreux dans cet échantillon, il s'agit de personnes qui ont des capacités physiques très restreintes, voire des maladies invalidantes, peu de moyens financiers, un faible réseau relationnel et peu de liens familiaux. Ces personnes, souvent âgées de plus de 75 ans, n'ont que peu de loisirs (hors télévision), se trouvent confrontées à un fort risque d'isolement et sont contraintes à rester au domicile ou à aller en maisons de retraite.
8. **Les 12 attentes génériques** définies par Marion Tillous ont été regroupées en sept afin de pouvoir être déclinées en actions à l'initiative soit des personnes elles-mêmes, soit des acteurs impliqués dans les offres ou les politiques publiques, soit dans l'équipement des territoires : RYTHME CHOISI, AUTONOMIE, PROXIMITÉ, SOCIABILITÉ, SÉCURITÉ/MAÎTRISE DE L'INCERTITUDE, CONFORT/ AMÉNITÉS, CITOYENNETÉ/ SOLIDARITÉ.
- a. Rythme choisi : dans toutes les situations, il s'agit d'un choix ou d'une contrainte personnelle ; les acteurs doivent offrir un cadre de vie (dans la ville et les transports) qui permettent divers rythmes, dont des rythmes lents (pas facile en ville, avec des flux importants),
 - b. Autonomie : il s'agit d'une aspiration partagée dans toutes les situations mais de façon différenciée ; de manière préventive, les personnes veillent à entretenir leur forme physique, puis acceptent des « prothèses » techniques ou des accompagnements humains ; les acteurs proposent des outils techniques ou des aides pour favoriser l'autonomie des plus vulnérables. Mais attention à l'injonction paradoxale : sois autonome !
 - c. Proximité : cette attente concerne tout le monde, mais surtout les « résignés » pour lesquels la qualité de la vie de quartier est essentielle pour pouvoir bouger et lutter contre l'isolement ;

- d. Sociabilité : il s'agit d'une exigence partagée mais plus ou moins facile à préserver, en combinant liens familiaux, liens affinitaires et liens de voisinage; pour la personne, elle fait en sorte de maintenir ses réseaux ; pour les acteurs, ils concourent à au maintien du lien social ;
 - e. Sécurité/Maîtrise de l'incertitude : cette attente est plus importante à mesure que l'on prend de l'âge : pour la personne, il lui faut adopter des comportements de prudence ; pour les acteurs, il convient de rendre les transports et les lieux plus sûrs, plus réguliers, plus confortables ; de réguler les flux ; d'offrir des possibilités de réassurance ; de donner toute sa place au contact humain encore plus nécessaire lorsque l'on vieillit,
 - f. Confort/Aménités/Information/Formation/Accompagnement : exigences à décliner selon les situations des personnes ; pour les acteurs, prendre en compte ces dimensions au niveau de l'équipement urbain et des services, en évitant le tout technologique et en laissant toute sa place à la beauté des sites et des paysages, ainsi qu'à l'accompagnement humain ;
 - g. Citoyenneté/solidarités : Attentes partagées mais qui se déclinent de manière différente selon les situations : les « experts » s'engagent souvent dans les actions associatives et citoyennes et jouent un rôle décisif en matière de solidarités ; pour tous, il importe de respecter les règles de la société et du bien vivre ensemble (souci des autres, éducation, entraide...).
9. **Chaque situation de vie** peut être mise en relation avec certaines attentes génériques qui doivent être complétées par des attentes liées aux spécificités du contexte parisien :
- a. *Pour les experts en mobilité choisie* : RYTHME CHOISI, LIBERTÉ, SOCIABILITÉ/CITOYENNETÉ/SOLIDARITÉS, AMÉNITÉS/CONFORT (auquel nous ajoutons ESTHÉTIQUE, INFORMATION et SERVICES), mais aussi s'agissant de Paris des attentes en termes d'art et de culture ;
 - b. *Pour les résistants* : RYTHME CHOISI, Entretien de soi (ajouté)/AUTONOMIE PHYSIQUE/SÉCURITÉ, AMÉNITÉS/CONFORT (avec esthétique, information, services), SOCIABILITÉ/SOLIDARITÉ/CITOYENNETÉ,
 - c. *Pour les résignés* : RYTHME CALME, PROXIMITÉ, AMÉNITÉS/CONFORT (auquel s'ajoute beauté des lieux et des dispositifs d'accompagnement), SOCIABILITÉ, SÉCURITÉ PHYSIQUE /MAÎTRISE DE L'INCERTITUDE,
 - d. *Pour les presque immobiles* : SOCIABILITÉ, SÉCURITÉ PHYSIQUE ET MAÎTRISE DE L'INCERTITUDE, AMÉNITÉS (notamment au travers de dispositifs d'accompagnement).
10. Les questions prospectives peuvent alors être énoncées pour chaque situation de vie ou concerner le passage d'une situation à une autre.
- a. Les experts en mobilités choisies : alors que l'on admet souvent que les mobilités se restreignent avec la retraite, la question prospective serait :
 - i. *ET SI la période où les personnes rompent avec des rythmes contraints professionnellement pour reconfigurer leurs lieux et modes de vie, était, pour les parisiens qui disposent d'offres multiples (notamment de transport), l'occasion d'accroître leurs **compétences-mobilités** (plus occasionnelles et diversifiées au plan spatial comme temporel) afin de développer les liens et de faciliter les transitions liées à leur processus de vieillissement ?*
 - ii. Dès lors, il faudrait se demander comment faire évoluer les offres de mobilité et les politiques urbaines pour favoriser cette occasion ?
 - b. Les résistants qui maintiennent une mobilité pour une vie normale : alors que l'on considère les « prothèses » (pour lire, écouter, marcher) comme des signes de déprise et que l'on a du mal à accepter/demander de l'aide à ses proches ou à recourir à des services (transport de bagages), la question prospective serait :
 - i. *ET SI les équipements favorisant l'accès et le rythme calme, les outils techniques (pour la vue, l'ouïe, la marche) et les services d'aide et d'accompagnement étaient l'objet d'une forte valorisation symbolique et citoyenne dans une société des aînés ?*
 - ii. Dès lors, il convient de favoriser l'invention de dispositifs esthétiques, d'usages faciles, voire ludiques, pouvant se prêter à des fonctionnements intergénérationnels.
 - c. Les résignés aux mobilités de proximité : alors que l'on vit parfois douloureusement de voir se réduire ses capacités de mobilité, il s'agirait pour favoriser le droit à bouger de tous (et éviter autant que faire se peut le maintien à domicile) de revaloriser les

bassins de vie de proximité (le quartier en ville, le bourg à la campagne). La question prospective serait alors :

- i. *ET SI le fait de voir se restreindre son espace de vie quotidienne alors que l'on prend de l'âge était l'occasion, pour éviter l'isolement et satisfaire son désir à bouger, de valoriser le « bien vivre ensemble dans son quartier » (services et commerces, espaces verts et rues piétonnes, lieux de convivialités, animations et loisirs) ?*
- ii. Dès lors, il convient de veiller au maintien des équipements et services de base dans les quartiers d'habitation, aux offres de mobilité de proximité (notamment la marche) et à leur animation intergénérationnelle.

II/ Récapitulatif des 4 types de situations de vie

Types de mobilité	CSP Activités Biens possédés	Age	Sexe & Situation familiale	Modes utilisés	Motifs, types de déplacement et vécus.
<p>« Les experts en mobilités choisies »</p> <p>Ruptures de vie : veuvage, divorce, accident, maladie</p>	<p>CSP : A, B Actifs professionnellement et vie associative, citoyenne</p> <p>Propriétaires, bi résidentiels Possesseurs TIC auto, moto. Pas de contraintes financières</p>	65/74 ans - 80 ans	<p>F > H</p> <p>En couple ou célibat choisi</p>	<p>Tous TC avec préférence pour un mode.</p> <p>Vélo Taxis Train Avion</p>	<p>Activités professionnelles, associatives, culturelles, sportives... Mobilités reliance : maintien du réseau relationnel. Voyages de loisir. Bi-résidentialité.</p> <p><i>Satisfaits de leur itinéraire de vie.</i></p>
<p>« Les résistants pour une mobilité autorisant une vie normale, à un rythme plus lent»</p> <p>Ruptures de vie : veuvage, chute, hospitalisation, divorce...</p>	<p>CSP : B, C</p> <p>Plus ou moins engagés dans des activités associatives.</p> <p>Propriétaires Bi résidentiels parfois (résidence secondaire héritée)</p> <p>Utilisent parfois une canne.</p>	+ 75 ans	<p>F</p> <p>Vivant seules</p> <p>parfois en couple</p>	<p>Bus Marche</p> <p>Taxis Train</p>	<p>Courses, visites médicales, activités intellectuelles, sorties culturelles, d'accompagnement. Mobilité de reliance familiale</p> <p><i>S'estiment « ralentis » et non handicapés.</i></p>
<p>« Les résignés aux mobilités de proximité »</p> <p>Ruptures de vie : veuvage, chute, hospitalisation</p>	<p>CSP B, C</p> <p>Locataires ou propriétaires de longue date</p> <p>Contraintes financières.</p> <p>Utilisent une canne, éprouvent des difficultés à marcher</p>	+ 80 ou 85 ans	<p>H, F</p> <p>Vivant seul(e)s</p>	<p>Bus Marche</p>	<p>Courses, visites médicales, mobilités d'accompagnement ou accompagnées : promenades. Peu de mobilités hors de Paris. Réseau relationnel de quartier.</p> <p><i>Risque de repli sur soi, d'isolement.</i></p>
<p>« Les presque immobiles »</p> <p>Ruptures de vie : hospitalisation, entrée en maison de retraite</p>	<p>CSP B, C</p> <p>Locataires</p> <p>Problème d'équilibre, maladie invalidante.</p>	+ 85 ans	<p>F</p> <p>Vivant seules</p>	<p>Marche Passager auto</p> <p>Taxis Ambulances</p>	<p>Courses, visites médicales, sorties pour prendre l'air, « se forcer à marcher »...</p> <p>Réseau relationnel de voisinage et familial.</p> <p><i>Besoin d'aide et d'accompagnement.</i></p>

III/ Les 4 types de situation de vie, étayés de verbatim

Types de mobilité	Vécus, modes de vie et de mobilité	Attentes et besoins exprimés	Attentes en termes de prévention et de valeurs
« Les experts en mobilités choisies »	<p><i>Nous avons de la chance ma femme et moi : financièrement et d'avoir beaucoup d'amis, de la famille sur place, d'avoir une vie sociale riche ! (M8)</i></p> <p><i>Je recommence ma vie quand vous voulez ! C'est le problème de se sentir en forme ! La question de l'utilité sociale se pose et va se poser de plus en plus par rapport au vieillissement... (C60)</i></p>	<p><i>Paris ne peut pas être dédié qu'aux personnes âgées ! Cela risquerait de devenir triste ! (M18)</i></p> <p><i>Il faut entretenir la mobilité des gens qui vieillissent ! (C46)</i></p> <p>Attentes : -d'entretien de soi -d'activités diverses, de loisirs, culturelles, sportives, intergénérationnelles</p>	<p><i>J'ai 66 ans, les enfants sont élevés, donc je suis heureuse ! (C32)</i></p> <p>Faibles attentes de ces seniors heureux d'être Parisiens</p>
« Les résistants pour une mobilité autorisant une vie normale, à un rythme plus lent »	<p><i>Je souffre de plein de choses ! J'ai quand même eu un cancer il y a trois ou quatre ans, mais je me trouve très alerte ! (C61)</i></p>	<p><i>On ne respecte plus les personnes âgées parce qu'ils ne vont pas assez vite ! Le vieillard, il faudrait qu'il sorte rarement parce qu'il ralentit la vie de la cité ! (M6)</i></p>	<p><i>Il faut vraiment éviter les chutes. Ce serait presque de la prévention par rapport aux chutes ! (C18)</i></p> <p><i>On devrait faire l'éloge de la lenteur... (C21)</i></p> <p>Attentes de sécurité, de civisme et de respect de leur lenteur.</p>
« Les résignés aux mobilités de proximité »	<p><i>Avec l'âge, les facultés se restreignent, donc il faut s'adapter, éviter de prendre des risques, accepter que l'univers se rétrécisse. (C56)</i></p> <p><i>Je marchais beaucoup avant mon opération de la hanche, il y a quatre mois ! (M41)</i></p>	<p><i>Moi, j'ai besoin de m'asseoir et je repars ! Je palie avec ma canne siège, elle est très pratique ! (C13)</i></p> <p>Attentes d'assises, de confort dans les espaces publics.</p>	<p><i>Il faudrait conserver le commerce de proximité, il apporte aussi du service. C'est une assistance pour les personnes en âge avancé ! (M9)</i></p> <p>Attentes du maintien et développement des services de proximité.</p>
« Les presque immobiles »	<p><i>Depuis l'opération, je ne pars pas. Et puis, à la retraite je n'ai pas de moyens, ce n'est pas facile ! Et en même temps je me dis que j'ai beaucoup de chance d'habiter Paris ! (M41)</i></p>	<p><i>Quelqu'un qui vous accompagnerait, qui vous donnerait des conseils pour qu'on reprenne confiance ! Je me force à monter quelques marches ! Ce qu'il faudrait ce sont des « rééducateurs à la marche et à la montée » ! (C47)</i></p> <p>Attente : accompagnement physique, psychologique</p>	<p><i>Ce qu'il faut, c'est former du personnel ! (C22)</i></p> <p>Attentes de liens, d'accompagnements de proximité, d'aides et de services à domicile compétents.</p>

IV/ Récapitulatif des attentes génériques et contextualisées en fonction des situations de vie

Tableau récapitulatif :

- **des attentes génériques** les plus récurrentes dans les entretiens et reprises par les experts dans les groupes à propos des trois principales situations de vie. Sont en caractères gras celles qui sont les plus spécifiques à une situation de vie ;
- **des attentes contextualisées**, Paris constituant un territoire très spécifique. Là encore sont en caractères gras celles qui sont les plus prégnantes par rapport à une situation de vie.

Situations de vie	Attentes génériques	Attentes contextualisées Paris
Experts	Liberté Rythme choisi Citoyenneté Aménités Confort Maîtrise de l'incertitude	Plaisir esthétique Aménités : culturelles
Résistants	Autonomie physique Sécurité physique Maîtrise de l'incertitude Confort Sociabilités Solidarités intergénérationnelles	Prothèses élégantes, à la mode Civisme dans les TC Assises dans la ville Nature dans la ville
Résignés	Rythme calme Proximité spatiale et géographique Sociabilité Solidarités intergénérationnelles Maîtrise de l'incertitude Confort	Aménités de proximité Lieux de rencontres dans le quartier Solidarité de quartier