

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'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 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.