

LA MOBILITE DES PERSONNES AGEES DE 65 ANS ET PLUS
EN MEURTHE ET MOSELLE

REGARDS SUR LES TERRITOIRES DE BRIEY ET TERRES DE LORRAINES

MOBILITE, DEPLACEMENTS, TRANSPORT, LES SENIORS EN MOUVEMENT :
ETAT DES LIEUX, ENJEUX ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Commandité par :
Comité Départemental des Retraités et Personnes Agées de Meurthe-et-Moselle
(CODERPA 54)

GAILLARD David
RAGOT Alan

Nancy-Université

2008-09

*« Quarante ans, c'est la vieillesse de la jeunesse,
mais cinquante ans, c'est la jeunesse de la vieillesse. »*

Victor HUGO

Nous tenons à remercier chaleureusement :

Les personnes âgées du territoire Terre de Lorraine et du territoire de Briey qui ont accepté de nous recevoir, pour leur accueil et leur disponibilité.

Monsieur Michel Simon, président du CODERPA, ainsi que tous les membres du comité qui nous ont accompagné lors de cette enquête.

Monsieur Michel Dinet, Président du Conseil Général, Madame Marie-Annick Helfer, Directrice du pôle Personnes Âgées/Personnes Handicapées pour leur accueil au sein de l'institution départementale, ainsi que Mesdames Jaillet et Clause, respectivement responsables des PAIS/CLIC de Briey et Terres de Lorraine .

Les élus du Conseil Général, Monsieur André Corzani, Monsieur Gauthier Brunner, Monsieur Michel Mariuzzo, Madame Michèle Pilot, Monsieur Jean-Paul Vinchelin, ainsi que Madame la Sénatrice de Conflans-en-Jarnisy.

Monsieur Robert Defer, maire de Batilly, Monsieur Marc Collin, maire d'Audun le Roman, Monsieur Daniel Nez, maire de Saint-Ail, Monsieur Hervé Tillard, maire de Chavigny, Monsieur Bernard Rollin, maire de Diarville et Monsieur Simon Stachowiak, maire de Tucquegnieux pour avoir facilité notre accès au terrain d'enquête.

Les clubs de personnes âgées et les foyers-résidences qui nous ont accueilli au sein de leur structure.

Madame Monique Legrand et Mademoiselle Ingrid Voléry pour leur guidance, leur confiance et leurs conseils.

Enfin, nos familles, nos proches et nos amis pour leur soutien sans faille, leur patience sans limite et leur présence indéfectible.

TABLE DES MATIERES

GLOSSAIRE DES SIGLES.....	5
INTRODUCTION	6
Partie I : Une réponse politique à la mobilité des personnes âgées : le Transport A la Demande (TAD)	8
I. Historique et définition	8
II. Principales caractéristiques du TAD	10
III. Les principaux types de TAD	11
1. Les Transports A la Demande généralistes.....	11
A. Définition	11
B. Typologie des TAD généralistes	12
2. Les Transports A la Demande spécialisés.....	14
A. Définition	14
B. Typologie des TAD spécialisés.....	14
3. Les différentes offres de transport	17
A. Les services à itinéraire non contraint.....	17
B. Les services à trajet prédéfini	18
4. Illustrations quantitatives	18
IV. Trois exemples de TAD en Meurthe-et-Moselle	20
1. Le Taxi TED'.....	20
2. Le T'MM+	21
3. Le TAD de marché.....	21
V. Vers la généralisation du TAD ?.....	22
Partie II : De la pratique des transports.....	24
I. État des lieux de la mobilité des personnes âgées	25
1. Vieillesse et allongement de la durée de vie.....	26
2. Le transport: un problème?	27
3. Les différents modes de transport identifiés	29
A. Les modes motorisés	29
B. Les modes doux.....	35
C. Les modes marginaux.....	36
II. Les déplacements en question	38
1. Typologie des déplacements	38
2. Les freins à la mobilité des personnes âgées.....	42

III. Quelles modalités de transport demain ?	44
1. Les améliorations souhaitées par le public âgé.....	44
2. Les modes privilégiés par les personnes de plus de 65 ans	47
3. Quel transport adapté aux besoins des personnes âgées ?	48
Partie III : ...À la perception des transports	51
I. La retraite : un nouveau départ?	51
1. La mobilité dans le prolongement de la vie active.....	52
2. Regard sur la pratique automobile	53
3. Regard sur la pratique des transports en commun	56
II. Le réaménagement des pratiques	58
1. Vers la perte de mobilité	59
2. Les stratégies de mobilité.....	61
3. Le moment de la rupture et de l'absence de mobilité	64
CONCLUSION.....	66
BIBLIOGRAPHIE.....	68
ANNEXES	70
ANNEXE N°1 : GRILLE D'ENTRETIEN.....	71
ANNEXE N°2 : ENTRETIEN Mme BM-A, 62 ans, AUDUN-LE-ROMAN.....	72
ANNEXE N°3 : ENTRETIEN CLUB DU 3ème ÂGE, VILLEY-ST-ETIENNE.....	75
ANNEXE N°4 : ENTRETIEN AVEC M. ROBERT DEFER, MAIRE DE BATILLY	82
ANNEXE N°5 : ARTICLE <i>Le Républicain Lorrain</i> , 09/02/2009.....	86
ANNEXE N°6 : ARTICLE <i>Le Républicain Lorrain</i> , 23/02/2009.....	87
ANNEXE N°7 : ARTICLE <i>L'Est Républicain</i> , 17/03/2009.....	88
ANNEXE N°8 : ARTICLE <i>L'Est Républicain</i> , 17/05/2009.....	89

GLOSSAIRE DES SIGLES

ATA: Alliance Transport et Accompagnement

ADMR: Aide à Domicile en Milieu Rural

AOT: Autorité Organisatrice de Transport

CCMM: Communauté de Communes Moselle et Madon

CG: Conseil Général

CODERPA: COmité DEpartemental des Retraités et Personnes Âgées

EPCI: Établissements Publics de Coopération Intercommunale

GART: Groupement des Autorités Responsables des Transports publics

ILCG: Instance Locale de Coordination GÉrontologique

INSEE: Institut National de la Statistique et des Études Économiques

LOTI: Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

OCIRP: Organisme Commun des Institutions de Rente et de Prévoyance

PCS: Professions et Catégories Socioprofessionnelles

PMR: Personne à Mobilité Réduite

RMI: Revenu Minimum d'Insertion

SIVU: Syndicat Intercommunal à Vocation Unique

SNCF: Société Nationale des Chemins de fer Français

TAD: Transport A la Demande

TED: Transport En Département

TER: Transport Expresse Régional (ou Transports Express Régionaux)

T'MM+: Transport en Moselle et Madon +

TPMR: Transport pour Personnes à Mobilité Réduite

VSL: Véhicule Sanitaire Léger

INTRODUCTION

Le rapport annuel 2008 du CODERPA¹ préconisait au Conseil Général une étude sur la mobilité des personnes âgées en Meurthe et Moselle. A l'issue d'une concertation avec le laboratoire de recherche de sociologie de l'université Nancy 2, s'est dégagée la commande suivante : étude de la mobilité des personnes âgées sur les territoires « Pays terres de Lorraine » et « Pays du bassin de Briey ».

Dans la perspective d'une meilleure appréhension de notre démarche, il semble opportun d'en définir les termes. Que devons-nous comprendre de « personnes âgées » et de « mobilité » ?

Le public ciblé par notre étude nous fût présenté sous le vocable de « personnes âgées ».

Une acception univoque de ce terme laisserait à penser que les personnes âgées de 60 ans et plus seraient une catégorie relativement homogène, relevant de caractéristiques identiques et ayant pour principal trait commun d'appartenir à la catégorie des retraités.

Or, de nombreux travaux sociologiques tendent à montrer qu'il n'existe pas une vieillesse mais des vieillesse. Il ne convient donc pas de faire de l'âgisme ou de considérer les personnes âgées par des aspects discriminants. Ainsi, pour ne pas réduire la mobilité des personnes âgées à la seule question de la dépendance, nous avons considéré une population âgée de 65 ans et plus.

Le terme « mobilité » peut se définir comme la capacité des individus à se déplacer. Plus précisément, il s'agira pour nous de vérifier la capacité des personnes âgées à se mouvoir sur les territoires. La mobilité doit être entendue dans un contexte extra-muros ou hors domicile.

Après avoir détaillé une réponse politique à la mobilité des seniors -le Transport A la Demande- nous recenserons les pratiques de déplacements des personnes âgées et nous préciserons les différentes stratégies de déplacement des aînés. Ainsi, nous pourrions réfléchir aux facteurs sociaux, économiques, géographiques et symboliques qui conditionnent ces pratiques. A terme, nous serons en mesure d'énoncer les freins à la mobilité des seniors et de vérifier combien ils pèsent sur les pratiques de transport.

¹ Comité Départemental des Retraités et Personnes Âgées

Concernant la méthodologie appliquée au terrain, en concertation avec nos différents interlocuteurs et afin de répondre à la commande du CODERPA, nous avons choisi de mobiliser les outils d'une méthodologie qualitative, que nous croiserons par ailleurs, avec certaines données quantitatives de l'INSEE².

Avec la double perspective d'une meilleure appréhension du terrain d'enquête et de la constitution d'une grille d'entretien – qu'il sera nécessaire d'adapter aux différents publics (élus, personnes âgées) – nous avons réalisé quatre entretiens exploratoires sur chaque territoire.

La parole des personnes âgées a été recueillie par l'intermédiaire de vingt-cinq entretiens par territoire. Ces témoignages sont le reflet des réalités de notre terrain d'enquête. Notre échantillon est fortement déséquilibré dans le rapport homme/femme. Le contexte démographique explique largement la sur-représentation des femmes, notamment par un taux de mortalité plus élevé chez les hommes après 65 ans. Concernant les Professions et Catégories Socioprofessionnelles précédant la retraite, il apparaît que notre échantillon relève majoritairement des catégories d'ouvriers et d'employés.

Ces entretiens sont complétés par des observations et/ou des rencontres avec une dizaine d'acteurs professionnels, associatifs et politiques concernés par la question de la mobilité des personnes âgées.

² Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

Partie I : Une réponse politique à la mobilité des personnes âgées : le Transport A la Demande (TAD)

Le Transport À la Demande (TAD) est un mode de transport public à mi-chemin entre le taxi et le bus. Longtemps considéré comme un mode marginal, réservé aux espaces à faible densité, les TAD français investissent désormais de nouveaux territoires, aussi bien dans les espaces urbains, périurbains ou ruraux.

Si l'on en croit Elodie Castex³, au niveau national, 7% des bassins de vie sont desservis par au moins un TAD.

I. Historique et définition

Les premiers TAD ont fait leur apparition aux Etats-Unis, il y a plus de 40 ans maintenant. L'acte de naissance du TAD aurait été posé aux Etats-Unis, en 1966, par la loi « *the Amendment to the Urban Mass Transportation Act* ». Malgré cela, il faudra attendre les années 90 pour que le TAD se développe réellement sur le territoire étasunien. Par ailleurs, le TAD est souvent assimilé à des services réservés aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

En France, l'essor des TAD est en partie dû à des décisions législatives. Ainsi, les premiers services souples apparaissent à l'occasion des premiers schémas régionaux de transport en 1974⁴. Cependant, le TAD ne sera reconnu juridiquement qu'à l'occasion de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, LOTI du 30 décembre 1982.

Avant d'avancer les principes du TAD, précisons que de nombreuses définitions peuvent être données en référence. Ces différences d'acceptions révèlent une vision divergente de ce mode de transport.

Pour certains élus politiques, le TAD est porteur d'une connotation négative, reposant sur le fait que le transport à la demande est un mode de transport de substitution dont les performances sont

³ Castex E., Le Transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation, Thèse de doctorat, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, 2007, p. 10

⁴ Groupement des Autorités Responsables des Transports publics (GART).

relatives, que l'on réserve aux zones reculées ou enclavées et qui de fait, est voué à disparaître progressivement. Pour d'autres, au contraire, le TAD est un mode de transport innovant permettant de revigorer le transport en commun.

Quant à la définition du TAD, nous pouvons nous rapporter à celle fournie par le décret du 16/08/1985, article 26, selon lequel un TAD « *est un service collectif offert à la place, déterminé en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés par des véhicules dont la capacité minimale (4 places actuellement) est fixée par décret* ».

La conception française du TAD, fait de ce mode de transport un service intermédiaire combinant avantages du transport collectif (bus) et ceux du transport individuel (voiture, taxi). Dans cette optique, nous pouvons reprendre à notre compte la réflexion d'E. Le Breton⁵, pour qui le TAD est « *un service de mobilité, généralement assuré par des taxis ou des minibus dont la particularité est d'être mis en œuvre sur réservation des utilisateurs. Ces systèmes intermédiaires entre la voiture et le transport collectif semblent adaptés aux nouveaux comportements de mobilité quotidienne des citadins* ».

Le TAD n'est pas le seul terme en vogue. Ce type de transport fait face à un vocabulaire riche et disparate et peut s'enorgueillir d'un nombre important de synonymes ou de termes très proches : « *service à la demande* », « *ligne à la demande* », « *bus à la demande* », « *minibus à la demande* », « *services souples* », « *services flexibles* » etc.

Enfin, nous devons ici signaler que le département apparaît comme un acteur essentiel pour la promotion du TAD en milieu rural. Malgré cela, les Conseils Généraux qui organisent des transports de ce type sont encore peu nombreux (21 départements, sur les 96 existants en France⁶). En effet, le département possède un rôle prépondérant en tant qu'AOT (Autorité Organisatrice de Transport) de premier rang et promeut à l'occasion le TAD en déléguant sa compétence à des AOT de second rang (groupement de communes, pays, EPCI⁷ etc.).

⁵ Le Breton E., Le Transport à la demande comme innovation institutionnelle, Flux, Janvier-Mars 2001, n°43, p. 58

⁶ Castex E., Le Transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation, Thèse de doctorat, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, 2007, p. 232.

⁷ Établissements Publics de Coopération Intercommunale.

Ce qu'il faut retenir :

1966 : apparition des premiers TAD aux États-Unis.

1974 : apparition des premiers services souples en France.

1982 : reconnaissance juridique TAD en France.

II. Principales caractéristiques du TAD

Pour ce qui est des caractéristiques générales du TAD, nous nous rapporterons au travail d'Elodie Castex⁸ qui identifie sept caractéristiques essentielles au TAD :

- * Le TAD est un mode de transport public qui contribue à assurer le service public du transport français. Son organisation revient généralement aux départements, même si ces derniers délèguent couramment cette compétence aux groupements de communes.
- * Ce service public est particulier dans la mesure où il est « à la demande ». De fait, le TAD nécessite une réservation préalable fluctuant entre 2 jours et 30 minutes, qui participe à la rationalisation des coûts (adaptation des itinéraires, évitement des déplacements à vide etc.)
- * Le TAD est un mode de transport collectif. Des personnes ne se connaissant pas, partagent un trajet, le temps d'un déplacement. Cette caractéristique est inscrite de manière législative, dans le décret du 16/08/1985.
- * Le TAD est considéré comme un service de niche, réservé à certaines catégories de la population (Personne à Mobilité Réduite, personnes âgées etc.) ou à certaines zones géographiques peu denses (espaces ruraux, quartiers périurbains excentrés etc.). Cependant, le TAD ne doit pas être réduit à un service de marginalités, car cela revient à nier les potentialités de développement de ce mode de transport innovant.
- * Le TAD apparaît comme un service économe, permettant la mise en place de nouveaux services ou le remplacement de lignes régulières à moindre frais. Le véhicule ne circulant jamais à vide et le trajet étant optimisé autant que possible, cela permet de minimiser les coûts. Ce mode de transport fortement subventionné est souvent critiqué pour son déficit

⁸ Ibid, p. 29 à 36.

important. Pourtant, le TAD peut se targuer d'un rapport recettes-dépenses, équivalent à la moyenne de celui des bus. Dans l'ensemble, le TAD se révèle moins coûteux qu'une ligne régulière.

- * Le TAD reste un mode de transport marginal, que ce soit au vu des territoires concernés que du fonctionnement. Ce service fait face au scepticisme des acteurs concernés quant à son utilité et sa justification sociale.
- * Enfin, le TAD est un service flexible, permettant de combiner les avantages du bus et ceux des véhicules individuels et/ou personnels. En somme, pour nombre d'observateurs avisés, cette souplesse au niveau du mode de fonctionnement, apparaît comme un atout majeur, souvent mal et/ou sous exploité.

Ce qu'il faut retenir :

Elodie Castex résume ce mode de transport innovant en ces termes : « *Le transport à la demande est un mode de transport public (...) soumis à une réservation préalable, qui doit être passée plus ou moins longtemps à l'avance. Il est un mode collectif, économe, réservé au départ à des « niches commerciales » mais qui, (...) gagne chaque année de nouveaux territoires et tend à se développer sous des formes plus ou moins flexibles* »¹.

III. Les principaux types de TAD

Il apparaît que les formules de TAD proposées et mises en place ci et là sont très diverses. Celles-ci peuvent être scindées en deux catégories distinctes : les TAD généralistes et les TAD spécialisés.

1. Les Transports A la Demande généralistes

A. Définition

Les TAD généralistes s'adressent à l'ensemble des citoyens et font partie, à part entière, du

transport public. En guise d'exemple, nous pouvons citer, celui bien connu des « TAD de marché », très fréquents en milieu rural, qui sont assignés à la desserte hebdomadaire des marchés locaux, comme il en existe d'ailleurs en Meurthe-et-Moselle⁹.

B. Typologie des TAD généralistes

Huit types de TAD généralistes peuvent être distingués :

- Les TAD urbains peu flexibles, complément du réseau sur des horaires spécifiques ou en rabattement : ce service se révèle peu souple et fonctionne sous forme de lignes fixes, organisées surtout par les communautés d'agglomération et quelques communautés urbaines. Généralement, les horaires sont fixes, la circulation se fait sur toute la semaine ainsi que sur des horaires particuliers (heures creuses, frange etc.). Ce type de TAD complète souvent le réseau durant les heures à faible fréquentation ou assure le rabattement dans les secteurs difficiles à desservir. Ces TAD urbains ont vocation de « complément du réseau ». **Exemples : Taxibus de Châlon-en-Champagne ou Taxitul de Laval.**

- Les TAD à lignes semi-rigides en milieu urbain : ce mode de transport est moyennement souple et apparaît comme un service de complément, sur les petites et moyennes agglomérations, fonctionnant toute la semaine, avec des délais de réservation compris entre 12 et 2h, ainsi qu'en soirée. Ce type de TAD est plus flexible et de taille plus modeste que le précédent, mais le système à heures fixes subsiste et assure une mission de rabattement vers le centre-ville ou un réseau de transport en commun. **Exemples : Créabus de Melun ou Taxibus d'Angoulême.**

- Les TAD urbains d'arrêt à arrêt et nocturnes : ce service est encore plus flexible. Ce type de TAD dont la desserte s'effectue d'arrêt à arrêt avec des délais de réservation très courts (moins de 2h), circule 6 à 7 jours par semaine et n'est pas soumis à de fortes contraintes horaires, avec également la possibilité de circuler le soir et/ou la nuit. Les prix restent modestes. **Exemples : Taxitub à Saint-Brieux, Appelbus de Toulon ou Créabus de Bourges et Montluçon.**

- Les services manquant de données : ces services relèvent de syndicats ou de communes isolées et de quelques communautés de communes et sont surtout localisés dans l'espace rural. Ce type de TAD exige de longs délais de réservation (souvent supérieurs à 48h). **Exemples : TAD de**

⁹ cf. p. 20: Le TAD de marché

la communauté de communes de la Lomagne Gersoise ou SIVU¹⁰ des Auvignons.

- Les TAD sur petites aires urbaines au fonctionnement plutôt flexible : ce type de service se trouve généralement dans des espaces périurbains comptant moins de 50 000 habitants. Ces TAD souvent organisés par les départements, se révèlent plutôt flexibles et assez souples avec une offre de transport semi-polarisée et/ou d'arrêt à arrêt avec des réservations pouvant se faire jusque la veille du trajet. **Exemples : Bus des montagnes du Puy de Dôme ou Taxibus du Calvados.**

- Les TAD des communautés de communes périurbaines, au fonctionnement souple : ce type de TAD fonctionne en porte à porte et concerne en majorité des communes situées dans l'espace périurbain. Son fonctionnement est souple (porte à porte, horaires libres etc.) et permet le rabattement vers un autre réseau. Cependant, les prix sont élevés. **Exemples : Communauté de communes du Pays de Massiac ou TaxiCo du Piedmont de Barr.**

- Les TAD de grande taille : ce groupe porte sur des secteurs départementaux et des groupements intercommunaux vastes, ainsi que les Conseils Généraux (CG) qui n'ont pas organisé leur TAD sous forme de secteurs. **Exemples : départements du Calvados, des Alpes-Maritimes ou du Rhône.**

- Les TAD ruraux peu flexibles, organisés par les CG : ces services sont localisés dans l'espace rural, à proximité ou non des villes. Le type de desserte variable, tantôt selon un système polarisé, tantôt selon des lignes fixes ou parfois encore selon un système en porte à porte. Généralement, les horaires sont imposés et ces TAD ne fonctionnent qu'une partie de la semaine. **Exemples : départements de l'Aveyron, du Lot, de la Drôme, du Vaucluse, de la Mayenne (TAD Abeille) ou de Loire-Atlantique.** _

Afin de conclure sur les TAD généralistes, nous pouvons affirmer, qu'un TAD sur deux relevant de cette catégorie, fonctionne en complément du réseau de transport en commun existant. Cette complémentarité est soit horaire (heures et jours creux), soit spatiale (mission de rabattement permettant l'interconnexion avec les autres modes de transport : bus, rail, aéroports etc.). Ces deux types de complémentarité concernent 47%¹¹ des services.

¹⁰ Syndicat Intercommunal à Vocation Unique.

¹¹ Ibid, p. 168-169.

2. Les Transports A la Demande spécialisés

A. Définition

Les TAD spécialisés sont exclusivement réservés à certaines catégories de personnes (personnes âgées, femmes enceintes par exemple). De fait, certaines collectivités, certaines associations ou encore certaines entreprises ont perçu dans le TAD une solution pour les déplacements de ces catégories de personnes et de leurs membres.

B. Typologie des TAD spécialisés

Quatre types de TAD spécialisés peuvent être évoqués :

- **Les Taxi TER** : ce type de TAD est très spécifique au milieu rural. De ce fait, il se trouve moins développé que d'autres types de TAD spécialisés. Les Taxi TER ont été créés afin de desservir les petites gares des zones rurales et les communes isolées. Son organisation repose sur une étroite collaboration avec la SNCF. En réalité, ce type de TAD complète le réseau TER sur des lignes qui ont été abandonnées pour des raisons économiques et est mis en place sur des zones où la fréquentation se révèle très faible. La Région, qui était jusqu'alors absente de l'organisation de TAD, se voit impliquée dans celle du Taxi TER. Ainsi, en 2007, 12 régions françaises organisaient ce type de TAD¹². Bien que le recours au Taxi TER est plus que ponctuel, ce type de transport joue un rôle important en permettant le maintien du service public de transport, dans des espaces souvent négligés, voir isolés.

- **Les TAD Sociaux** : ce mode de transport rassemble des services s'adressant aux seuls membres d'une association. Plusieurs types d'associations peuvent être citées : celles dites d'insertion, celles de personnes âgées ou encore l'ADMR¹³. Les associations d'insertion, dont l'objectif est de soutenir

¹² Lorraine, Champagne-Ardenne, Picardie, Bourgogne, Limousin, Auvergne, Rhône-Alpes, PACA, Midi-Pyrénées, Pays de la Loire et Bretagne.

¹³ Aide à Domicile en Milieu Rural.

les personnes en difficulté dans leur vie quotidienne ou dans leur recherche d'emploi, proposent à leurs adhérents ce service afin que ceux-ci puissent se rendre aux entretiens d'embauche ou sur leur lieu de travail. Le public concerné est essentiellement des travailleurs, des chômeurs, des RMIstes et les populations à bas revenus¹⁴. Les associations de personnes âgées sont à l'origine de projets innovants, à l'instar du service gratuit de Porto-Vecchio en Corse, qui est financé par des publicités sur les véhicules ou de celui de l'instance locale de coordination gérontologique (ILCG) d'Etain en Meuse. Par ailleurs, les associations de personnes âgées peuvent recourir aux associations d'insertion, qui peuvent leur proposer certaines prestations. Les ADMR, qui sont des associations de services à domicile, ont été créées en 1945 en milieu rural et proposent aujourd'hui des services de TAD à leurs membres de façon occasionnelle. Cette prestation souvent nommée « accompagnement/transport », concerne en premier lieu les personnes âgées ou les personnes handicapées et repose sur le bénévolat.

En réalité, en France, le nombre de TAD Sociaux est encore faible mais certains services sont de taille imposante. Trois types de TAD Sociaux sont repérables :

- ♦ Les TAD Sociaux de taille modeste et urbain : **Minibus Services à Avignon**.
- ♦ Les TAD Sociaux englobant une ou plusieurs agglomérations en desservant également l'espace rural voisin : **Mobilex à Kaltenhouse**.
- ♦ Les TAD Sociaux des espaces intermédiaires entre deux aires urbaines, qui associent espaces ruraux et périurbains : **ILCG d'Etain**.

- **Les TPMR¹⁵** : ce sigle est couramment mobilisé afin de désigner les TAD réservés aux seules personnes à mobilité réduite. Ce type de transport conforte l'idée selon laquelle le TAD est parfaitement adapté au transport des personnes ayant des difficultés à se déplacer et à se mouvoir. La loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005, redonne la priorité à l'accessibilité dans les transports. Cette loi (notamment son article 45, qui stipule que dans un délai de 10 ans, tous les services de transports collectifs devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite) devrait favoriser la création de nouveaux services de TAD dédiés aux PMR¹⁶ et contribuer à l'amélioration de ceux déjà existants. De fait, les PMR bénéficient comme tout citoyen français du droit au transport. Les TPMR sont essentiellement des services urbains. En effet, les TAD ne semblent pas déroger

¹⁴ Nous pouvons citer l'exemple d'En route vers l'emploi à Brest.

¹⁵ Transport pour Personnes à Mobilité Réduite.

¹⁶ Personnes à Mobilité Réduite.

aux principes décrits par Walter Christaller¹⁷, selon lesquels, les services ne s'adressant qu'à certaines couches de la population se concentrent là où les potentiels de population sont les plus forts. Ainsi, l'espace urbain est devenu le lieu de prédilection des services de TAD destinés à des publics particuliers et ciblés. Cela est vérifiable quantitativement¹⁸ :

- 86% des services pour PMR se concentrent dans les aires urbaines.
- 72% des aires urbaines de plus de 100 000 habitants organisent un TAD pour PMR.

Par ailleurs, les TPMR sur les aires urbaines inférieures à 35 000 habitants sont peu nombreux et sont l'œuvre d'un Conseil Général lorsqu'ils existent. Cependant, l'espace rural n'est pas totalement dépourvu de TPMR, même si leur nombre (4¹⁹) reste grandement insuffisant.

- **Les TAD Privés** : mieux connu sous le nom de TAD Entreprise, ce type de TAD est organisé à des fins privées et un certain nombre de ces services sortent de la notion de transport public. Ces TAD sont l'objet d'entreprises qui s'en servent dans un but purement lucratif (ATA²⁰) ou afin d'offrir des services supplémentaires à leurs clients (Routair). Ces TAD Privés sont organisés par des entreprises qui s'adressent, dans la grande majorité des cas, à une clientèle financièrement aisée, d'où le doux sobriquet de TAD pour « riches ». Se pose dès lors la question d'inclure ce type de transport dans la catégorie des TAD, tant les TAD Entreprise flirtent avec les limites du cadre législatif encadrant le transport public. Ces TAD sont aussi nommés TAD « en réseau » et étant organisés par des entreprises leurs objectifs se démarquent grandement de ce que nous avons perçu jusqu'alors. Il n'est plus question ici, d'égalité au transport mais de stratégie d'implantation optimale et de rentabilité économique. De fait, les prestations proposées sont hauts de gamme et couvrent généralement des zones assez vastes. A titre d'exemple, nous pouvons citer l'agence Ulysse, dont le but est d'assurer des déplacements et d'en tirer un profit financier maximal.

¹⁷ Notamment le système de lieux centraux et le concept de théorie spatiale.

¹⁸ Castex E., Le Transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation, Thèse de doctorat, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, 2007, p.215-216.

¹⁹ Conseil Général de Corrèze, Syndicat intercommunal Aubrac-Cologne en Lozère, Association des handicapés des 2 rives du Tarn et Garonne et Communauté de communes de Blaye.

²⁰ Alliance Transport et Accompagnement.

3. Les différentes offres de transport

Concernant les différentes offres de transport, nous pouvons distinguer deux catégories spécifiques : les services à itinéraire non contraint et les services à trajet prédéfini.

A. Les services à itinéraire non contraint

Ce sont les services les plus flexibles. Trois modes d'organisation différents sont envisageables. Dans chacune des modalités, l'itinéraire n'est pas figé et s'adapte aux demandes des usagers, malgré les contraintes liées aux délimitations territoriales.

- La desserte en porte à porte (ou « *door-to-door service* ») : ce système d'organisation de l'offre de transport à la demande s'inspire grandement du mode de fonctionnement des taxis. Concrètement, un chauffeur prend en charge un usager à son domicile pour le conduire à son point de destination. C'est le service le plus souple qui existe et qui offre une prestation se rapprochant au maximum de celle offerte par la voiture, qui devient accessible à toute la population. Le service en porte-à-porte est particulièrement adapté à certaines catégories, de personnes (PMR), de territoires (espaces ruraux) ou d'objectifs (sociaux, commerciaux etc.). Ce système représente plus d'un tiers²¹ de l'offre de déplacement TAD.

- La desserte « semi-polarisée » ou « convergente » (« *one-to-many* » ou « *many-to-one* ») : ce système d'organisation de l'offre de transport à la demande peut être considéré comme une variante de la desserte en porte à porte. La différence majeure entre ces deux types d'organisation repose sur le fait que les systèmes « semi-polarisés » imposent soit le lieu d'arrivée, soit le lieu de montée aux usagers, contrairement aux portes à portes qui n'imposent aucune contraintes. Le système « semi-polarisé » ou « convergent » représente un peu moins du tiers²² de l'offre de déplacement TAD.

- La desserte d'arrêt à arrêt (ou « *stop-to-stop* ») : ce système d'organisation de l'offre de transport à la demande est également une forme de système en porte à porte, organisé, lui, à partir d'un semis d'arrêts. La personne peut demander à se déplacer de n'importe quel arrêt vers un autre. Ce système se révèle être marginal et peu répandu. Ainsi, le système d'arrêt à arrêt représente moins d'un dixième²³ de l'offre de déplacement TAD.

²¹ Cf. 4. Illustrations quantitatives

²² Idem

²³ Idem

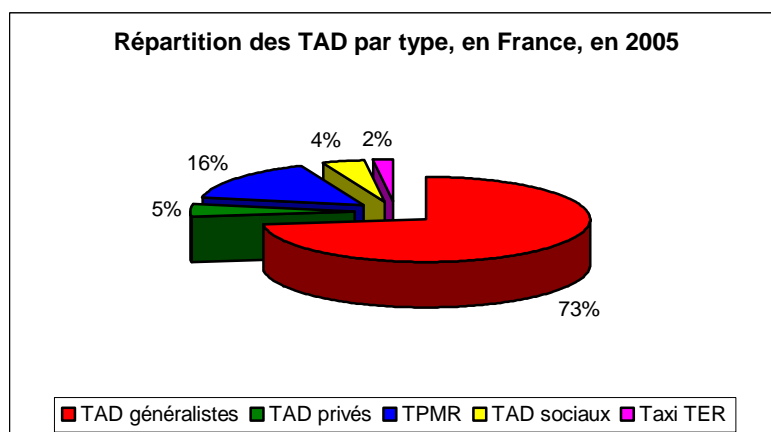
B. Les services à trajet prédéfini

Ce sont des services moins flexibles que ceux précédemment décrit. Les services à trajet prédéfini rappellent fortement le fonctionnement des bus.

- La desserte en lignes fixes à déclenchement : ce système désigne les lignes dont les itinéraires, les arrêts et les horaires sont fixes. De fait, ce sont des services peu flexibles. Le recours à ce type d'organisation du transport à la demande permet de remplacer des lignes régulières durant certaines périodes où l'activité ralentit. Ainsi, la ligne de bus se transforme en TAD soit pendant les heures creuses ou de frange, soit durant les jours où la fréquentation diminue (week-end, jours fériés, vacances scolaires). Le système en lignes fixes à déclenchement représente plus du quart²⁴ de l'offre de déplacement TAD.

- La desserte en lignes virtuelles souples (ou « *flexible route* ») : ce système intègre une part de flexibilité en autorisant les détours. Ces lignes comprennent un trajet imposé, mais, qui par certains endroits, peuvent faire des détours vers des arrêts desservis qu'en cas de réservation. Le système en lignes virtuelles souples représente un vingtième²⁵ de l'offre de déplacement TAD.

4. Illustrations quantitatives

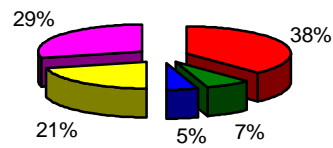


Source : E. Castex, Le Transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation, Thèse de doctorat, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, 2007, p.156

²⁴ Idem

²⁵ Idem

Répartition des TAD selon les types de desserte, en France, en 2005



■ Porte à porte ■ Arrêt à arrêt ■ Lignes virtuelles
■ Fixes à déclenchement ■ Semi-polarisé

Source : E. Castex, Le Transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation, Thèse de doctorat, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, 2007, p.156

Ce qu'il faut retenir :

Typologie des TAD :

- Les TAD généralistes : TAD urbains peu flexibles; TAD urbains semi-rigides; TAD urbains d'arrêt-à-arrêt et nocturnes; TAD sans données; TAD flexibles des petites aires urbaines; TAD souples des communautés de communes périurbaines; TAD de grande taille; TAD ruraux peu flexibles.
- Les TAD spécialisés : Taxi TER; TAD Sociaux; TPMR; TAD Privés

Typologie des offres de transport :

- Les services non-contraints : porte-à-porte; « semi-polarisés » ou « convergents »; arrêt-à-arrêt.
- Les services prédéfinis : lignes fixes à déclenchement et lignes virtuelles souples.

IV. Trois exemples de TAD en Meurthe-et-Moselle

Plusieurs expérimentations de TAD ont été réalisées sur l'ensemble du territoire meurthe-et-mosellan, à différents échelons²⁶ et pour répondre à des besoins spécifiques²⁷.

1. Le Taxi TED'

Le Taxi TED est un service de transport public à la demande, organisé par le Conseil Général 54, à l'échelle du canton. Ce service permet de répondre aux besoins de mobilité des populations résidant en milieu rural et qui se trouvent souvent éloignées des lignes de bus régulières.

Ce service n'est pas généralisé à l'ensemble du territoire départemental. Il se limite, pour le moment, aux cantons de Bayon, Nomeny, Cirey-sur-Vezouze, Haroué et Thiaucourt-Régniéville. Par ailleurs, les déplacements doivent obligatoirement s'effectuer entre des villes appartenant à un même canton.

Cette offre de transport en porte-à-porte, dont le tarif est fixe quelque soit le trajet effectué, mais qui fluctue selon le nombre de personnes transportées, est un service disponible du lundi au samedi entre 6h30 et 19h30 (hors jours fériés).

Enfin, la réservation se fait par le biais d'une centrale téléphonique vers lequel l'appel est gratuit et doit se faire la veille du départ maximum.

²⁶ Au niveau communal nous pouvons citer en exemple la ville de Saint-Aïl qui a mis en place un transport de type privé qui rabat les clients vers le centre commercial, au niveau intercommunal comme sur le territoire de Moselle et Madon avec le T'MM+, au niveau cantonal avec le service Taxi TED organisé par le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle.

²⁷ C'est le cas par exemple d'HandiStan destiné aux personnes à mobilité réduite, de Transboulot qui vise à répondre aux besoins de mobilité des personnes en insertion sur le Pays de Briey ou des TAD de marché organisés au niveau départemental qui permettent de faire converger les personnes vers les marchés.

2. Le T'MM+

Le T'MM+ est un transport à la demande en porte-à-porte, en service sur le territoire intercommunal de Moselle et Madon organisée par la communauté de communes.

Ce service destiné aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées qui se voient accompagnées dans leurs déplacements quotidiens, après avoir réservé par téléphone leur voyage. Ce service est assuré par un minibus adapté (rampe pour fauteuils roulants etc.).

Dans cette formule, comme dans la précédente, le tarif est fixe quelque soit le déplacement à effectuer au sein du territoire intercommunal et les horaires de service sont 9h-18h en semaine et 8h-13h le samedi.

3. Le TAD de marché

Sur le territoire départemental, plus d'une quinzaine de lignes dites de marché sont organisées par les services de l'instance départementale, qui desservent neufs lieux de marché²⁸.

Mentionnons que ces TAD de marchés sont surtout répandus en milieu rural et sont assignés à la desserte hebdomadaire des marchés locaux.

Ce type de TAD est considéré comme « généraliste » car il s'adresse à l'ensemble des citoyens, au contraire des services PMR, par exemple. En effet, les TAD de marchés, tels qu'ils existent en Meurthe-et-Moselle, ne s'adressent pas à une catégorie particulière de personne et n'ont pas pour but de satisfaire les déplacements individuels mais de transporter les populations vers un générateur de flux.

²⁸ Longuyon, Longwy, Piennes, Joeuf, Pont-à-Mousson, Toul, Lunéville, Baccarat et Cirey-sur-Vezouze

V. Vers la généralisation du TAD ?

Après ce rapide état des lieux en matière de transport à la demande, en Meurthe-et-Moselle et ailleurs, nous pouvons nous demander si le TAD n'est pas le transport public de demain, ou encore, si le TAD ne marque pas le début du renouveau du transport public, sous de nouvelles modalités ?

En effet, les modes traditionnels de déplacement ne pouvant répondre à toutes les attentes (proximité, adaptabilité, personnalisation etc.), ni à tous les besoins en matière de mobilité, il nous est permis de nous demander si le TAD, ne pourrait pas résoudre, au moins en partie, la question de l'accès aux services de transport public. Pour toutes ces raisons, le TAD est régulièrement mobilisé lorsqu'il est question de transports durables ou d'une meilleure gestion des moyens de transports.

Il apparaît également que, les différentes formules de TAD (précédemment énoncées) soient une réponse envisageable, voire plébiscitée concernant les horaires décalés et les espaces à faible densité. La souplesse de fonctionnement des TAD permet une adaptation aux horaires atypiques et pallie aux manquements des transports en communs classiques. En somme, le TAD apparaît aux yeux de nombreux observateurs (Le Breton, Kaufmann, Castex etc.) comme une réponse plausible à la « *complexification de la mobilité* »²⁹.

Quels avantages pourrait-on tirer de la généralisation du TAD ? Une offre étendue de TAD serait-elle bénéfique à la collectivité ? Quelques bribes de réponses peuvent être avancées :

- Une diffusion généralisée du TAD permettrait d'accroître l'accessibilité générale au transport public, à la fois dans l'espace (couverture spatiale) et dans le temps (plages horaires de fonctionnement étendues).
- Une diffusion généralisée du TAD mettrait en valeur la fonction sociale indéniable de ce mode de transport innovant et participerait à l'affirmation de l'équité sociale entre citoyens en matière de transport.
- Une diffusion généralisée du TAD permettrait de proposer une alternative au tout automobile, à l'heure de la raréfaction du pétrole, du développement durable et des préoccupations environnementales.

²⁹ Massot M. H. et Orfeuil J-P., Les mobilités urbaines dans vingt ans. In *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Sous la dir. de Allemand S., Ascher F. et Lévy J., colloque de Cerisy, Juin 2003, organisé par l'Institut pour la ville en mouvement, Belin, 2004, p. 219-227

Cependant, la généralisation du TAD ne va pas de soi et pourrait présenter quelques effets non-désirés, dont certains peuvent d'ores et déjà être anticipés :

- Une diffusion généralisée du TAD favoriserait l'étalement urbain.
- Une diffusion généralisée du TAD pourrait concurrencer les modes de transports en communs classiques et les modes de transport doux, comme le vélo ou les déplacements piétonniers.

Pour se garder de ces effets pervers, il nous paraît essentiel que le TAD évite de dériver vers des pratiques similaires aux taxis et reste un mode de transport collectif avant tout, régi par les règles du transport public. Les courses individuelles, souvent onéreuses, doivent être évitées, voire proscrites et surtout ne relèvent pas des compétences du transport dit public.

Par ailleurs, il faut veiller à la non concurrence entre les modes de transports publics, surtout lorsque ces derniers sont performants et attractifs. Pour finir, comme le suggère E. Castex : *« pour que le TAD réponde réellement aux besoins et aux attentes des usagers, il faut développer des services performants, concurrentiels et non pas des substituts de lignes fixes comme c'est souvent le cas »*³⁰.

Ce qu'il faut retenir :

Avantages et inconvénients d'une possible généralisation des services TAD :

- Avantages : accroissement de l'accessibilité au transport public; affirmation de l'équité sociale en matière de transport et proposition d'une alternative au tout automobile.
- Inconvénients : facilitation de l'étalement urbain et mise en concurrence des transports en commun classiques et les modes doux.

³⁰ Castex E., Le Transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation, Thèse de doctorat, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, 2007, p. 125

Partie II : De la pratique des transports...

Après avoir considéré le TAD comme une alternative politique concernant les problématiques nouvelles liées à ce qui relève, pour reprendre le vocable bureaucratique et technocratique, de la « compétence transport ». Il s'agit désormais pour nous de s'attarder sur l'utilisation (certes inégale) des multiples moyens de transport par les personnes vieillissantes et ce dans le but d'identifier les différentes possibilités qui s'offrent à ces dernières de vivre au quotidien leur mobilité.

Les phénomènes intimement liés d'allongement de la vie et de vieillissement de la population française, conséquences de la forte période de natalité d'après-guerre appelé « baby-boom », nous amènent aujourd'hui à nous questionner sur les évolutions de la mobilité de nos aînés et les nouveaux moyens ou services à mettre en oeuvre, afin de répondre à leurs besoins mais également participer au maintien de leur qualité de vie.

Considérant pour acquise l'idée selon laquelle la catégorie dite des « plus de 60 ans » revêt des réalités hétérogènes, nous allons tenter de rapporter cette diversité aux pratiques de transport. En effet, pouvons nous imaginer que toutes les personnes issues de la classe d'âge dite des « plus de 60 ans » mettent en oeuvre les mêmes schémas afin de conserver quelques possibilités de rester actives, dynamiques et mobiles?

Convaincu que la capacité à se déplacer des uns et des autres dépend de conditions tant économiques que sociales et relève de l'état de santé de chacun, nous n'oublions pas que les pratiques de déplacement sont elles aussi soumises à un double processus de construction et d'apprentissage.

Pour saisir les principales tendances visibles en Meurthe-et-Moselle, nous nous efforcerons d'abord de réaliser un état des lieux des pratiques de mobilité des aînés, en se basant sur les paroles recueillies auprès de cette population sur les territoires de Briey et Terres de Lorraine. Ensuite nous nous attacherons à analyser la conception du public âgé de ce qui relève du déplacement. Enfin, nous nous emploierons à envisager le transport public de demain en nous inspirant des besoins réels et/ou déclarés des personnes âgées.

I. État des lieux de la mobilité des personnes âgées

Sur le terme « mobilité », nous avons pris le parti de reprendre à notre compte la définition établie par H. Mollenkopf, F. Marcellini et I. Ruoppila³¹. Selon ces derniers, « *la mobilité, c'est-à-dire la capacité à se déplacer, est autant un besoin fondamental, celui d'accomplir des mouvements physiques, qu'une condition préalable essentielle pour faire face aux tâches quotidiennes, entretenir des contacts avec autrui et participer à tout type d'activité hors de chez soi.* »

Concernant la justification de notre choix, nous avons préféré cette définition à toute autre dans la mesure où cette dernière met en valeur le caractère dual de la mobilité.

D'une part, la mobilité est un moyen d'atteindre un objectif. Ici, la mobilité se trouve en position de médiation entre les besoins des individus et leurs satisfactions. Les déplacements ont alors pour but de satisfaire les besoins fondamentaux mais aussi de maintenir quelques relations sociales. Cette configuration peut être illustré par les dires de Madame SM, 82 ans, de Homécourt, qui après s'être cassé le col du fémur, puis la hanche, la faute selon elle à son imprudence, nous confie aujourd'hui: « *Ben moi, je peux pas trop bouger, parce que mon fils n'aime pas beaucoup, donc, je peux pas sortir. Alors, quand je vais aux courses, c'est mon fils de Jarny qui vient me chercher, hein. C'est rare que je sorte.* »

D'autre part, la mobilité peut être une fin en soi, de telle manière que dans cette configuration, le but n'est en aucun cas de satisfaire des besoins, mais de retrouver le plaisir du mouvement et par conséquent d'accroître l'estime de soi, de renforcer le plaisir de vivre, d'éprouver des sensations ou de dominer ses peurs par la prise de risque. Pour illustrer ce cas de figure, reprenons les propos de Madame BM-A, 62 ans, Audun-le-Roman, qui nous confiait ceci: « *Moi, j'ai ma voiture personnelle. [...] J'ai jamais eu peur. J'adore rouler. Mais, si j'oublie des trucs ou que je fais de travers, pourvu que ça m'arrive pas sur la route, c'est ça. Mais, une fois que je suis au volant ... Une fois que je suis partie, je suis partie. Ça va tout seul.* »

Cette définition nous permet donc, d'aborder les questionnements liés à la mobilité sous ses deux principaux aspects, c'est-à-dire en tant que besoin, mais également en tant que nécessité. Cette

³¹ Mollenkopf H., Marcellini F., Ruoppila I., « La mobilité des personnes âgées en Allemagne et en Europe », *Retraite et Société*, N°26, 1999

complexité témoigne du rôle clé tenu par la mobilité dans la qualité de vie humaine. D'ailleurs sa préservation est un enjeu majeur pour nombre de seniors. A tel point qu'une modification des capacités à se déplacer sonne souvent le glas du maintien de la qualité de vie et provoquent incontestablement divers réaménagements dans la quotidienneté.

Au fil de l'avancée en âge, la mobilité se dote de plus en plus de significations. Ainsi, le départ des enfants du giron familial, l'arrivée de la retraite professionnelle ou le veuvage sont des aléas dits de la vie. Mais, ces bouleversements nécessitent, afin de pouvoir y faire face le plus sereinement possible, un degré de mobilité si ce n'est élevé, pour le moins suffisant, de façon à éloigner tous risques d'isolement et de solitude.

1. Vieillesse et allongement de la durée de vie

Si le département de Meurthe-et-Moselle est pour l'heure l'un des moins âgés à l'échelle nationale (144 000 personnes de plus de 60 ans, soit 19,9% de la population départementale en 2006³²), il ne fait de doute pour personne que notre territoire se verra confronté, tôt ou tard, au vieillissement de sa population et aux problèmes qu'il soulève, avec l'arrivée imminente dans la catégorie des plus âgés, d'importants effectifs issus du « baby-boom ».

La Meurthe-et-Moselle (comme les autres départements français) va se voir confrontée à un des défis les plus importants de ce début de 21^{ème} siècle à savoir, intégrer socialement les effectifs sans cesse croissant des plus âgés.

Selon l'INSEE, l'allongement de la durée de vie va alourdir le poids démographique des plus de 60 ans dans la structure sociale, lors de la prochaine décennie, faisant passer leur nombre de 144 000 à 185 000 personnes en Meurthe-et-Moselle. Parmi eux, les individus appartenant à la catégorie dite du 4^{ème} âge (octogénaires et nonagénaires notamment) doubleront³³.

Cet état de fait souligne la tendance française portant sur un vieillissement de sa population. Pour s'en convaincre n'ayons à l'esprit que quelques données quantitatives: à l'horizon 2050, la France

³² Ecoscopie de la Meurthe-et-Moselle, INSEE, p.16-17

³³ Ibid

pourrait compter 70 millions d'habitants et un français sur trois devrait avoir plus de 60 ans³⁴ (contre un sur cinq en 2006). Ces effectifs seront déterminés d'une part, par l'importance des générations anciennes présentes et d'autre part, par leur durée de vie grandissante.

2. Le transport: un problème?

Au regard de l'enquête que nous avons menée, les problèmes liés aux déplacements ou aux moyens de transport n'apparaissent pas comme la difficulté essentielle vécue par les seniors.

Certes, certains individus citent les transports comme le problème principal auquel ils sont confrontés au cours de leur avancée en âge. D'ailleurs, Mesdames MG, 77 ans, Homécourt et LJ, 79 ans, Toul sont présentes pour en témoigner: « *Eh ben moi, c'est beaucoup le déplacement. J'ai pas de voiture. On n'a pas de voiture à notre disposition. J'ai bien deux filles. Une travaille le matin, l'autre l'après-midi. J'arrive pas à en avoir une... Moi, je pense que ce serait bien d'avoir quelque chose qui nous déplace.* » et « *le premier de mes soucis est d'aller de chez moi jusqu'au bus et puis de remonter. C'est tout. [...] Je n'ai que ça moi.* ».

Ces récits si importants soient-ils ne sont pas représentatifs du discours dominant chez les personnes âgées. De plus, nous pouvons nous demander si ces réponses n'ont pas été induites et/ou introduites, lorsque nous nous sommes présentées aux personnes à interviewer et qu'à l'occasion de l'exposition des raisons de notre venue nous leur expliquions que l'on réalisait une étude sur les transports.

Ceci dit, il apparaît à la lecture et à l'analyse des entretiens, que le problème qui inquiète et qui perturbe en priorité les personnes âgées, ce n'est pas, loin de là, celui des transport ou de la mobilité, mais celui référant à la santé. C'est le cas de Madame VS, 80 ans, Homécourt, qui nous répondit du tac au tac à notre question portant sur les problèmes majeurs dans la quotidienneté: « *Ma santé. J'ai été opérée plusieurs fois et c'est dur pour moi, parce que je n'ai pas d'enfants, mais c'est stable pour le moment. Vous savez treize opérations, c'est dur.* »

³⁴ Robert-Bobée I., « Projections de population 2005-2050. Vieillesse de la population en France métropolitaine », *Économie et Statistique*, N° 408-409, 2007

La santé apparaît ainsi assez régulièrement comme un domaine générant peurs et angoisses, que les personnes tentent généralement de masquer derrière un « *ça va aller* » ou un « *on a vu pire* ». Madame JX, 74 ans, Toul nous livra ainsi: « *Je sais pas ... euh ... la maladie. J'ai eu beaucoup de maladies, beaucoup de trucs alors... Voyez demain, je vais passer un scanner pour le coeur. J'ai eu un cancer du sein. J'ai les jambes, les hanches et puis... c'est tout. [...] Mais je ne m'en fais pas. A part ça, à peu près, tout va bien.* »

La place des problèmes de santé dans le discours des personnes âgées est importante et reflète d'abord leurs expériences de vie (sa propre maladie ou celle d'un proche ou d'une connaissance), ensuite l'accroissement de la probabilité d'être confronté à des soucis de santé à mesure de l'avancée vers le grand âge et enfin, la prise de conscience de leur propre finitude³⁵.

Enfin, les personnes âgées ont cité deux autres domaines dans lesquels ils affirmaient rencontrer quelques tracas.

Primo, le montant des retraites souvent jugée insuffisant. Précisons, que cette requête est apparue essentiellement sur le Territoire de Briey, comme en témoigne Monsieur AE, 69 ans, Tucquegneux: « *Puis, c'est un peu pécunier parce que j'ai pas une grosse retraite suite à un accident, car les périodes d'arrêts ne sont pas valorisées. Si, au nombre de trimestres, mais pas pécuniairement. Et j'ai perdu les six dernières années et c'étaient a priori les meilleures.* »

Secundo, les problématiques liées à l'âge et aux sentiments de fatigue et/ou de lassitude qui en découlent. Les personnes âgées rencontrées se gardaient bien de donner l'impression de se plaindre et d'apparaître en difficulté. Leurs propos laissaient transparaître leur acceptation de leur situation de vie et de leur condition de personnes vieillissantes. Pour illustrer cet état de fait mobilisons les propos de Madame TT, 85 ans, Audun-le-Roman d'abord et de Monsieur CR, du même âge, résidant lui à Chaligny: « *Comme toutes les ... euh ... les problèmes de l'âge. Y'a tellement de jeunes qui se plaignent qu'on a pas le droit de se plaindre. De toute façon ça change rien.* » ou « *Ben moi, le plus principal, c'est l'âge. C'est la fatigue, hein. Le peu que je bricole, un peu comme ça, bah, je suis tout de suite fatigué. C'est tout.* »

³⁵ Cette notion est liée au constat que la condition humaine condamne chacun au trépas. La finitude est la prise de conscience du caractère éphémère de notre existence et à ce titre elle entraîne généralement des questionnements sur la mort, sans pourtant parvenir à la certitude de ce que sera l' « après ».

Loin de considérer les problèmes de transport comme les plus importants, les personnes âgées se montrent en revanche beaucoup plus soucieuses de leur état de santé (actuel ou à venir), mais également de leur niveau de vie ou des conséquences de l'avancée en âge et de leur vieillissement. Cependant, si les questions liées à la mobilité n'apparaissent pas comme essentielles de prime abord, c'est en partie parce que les personnes âgées ont adopté des stratégies de déplacement et pris des habitudes, qui leur permettent de surmonter tant bien que mal ces difficultés.

Ce qu'il faut retenir :

Les problèmes principaux rencontrés par les personnes de plus de 65 ans sont : la santé, leur niveau de vie et le montant des retraites, les problèmes liés à l'âge et à l'arrivée de la fatigue et les problèmes de transport.

3. Les différents modes de transport identifiés

Nous nous pencherons ci-après sur les habitudes dont nous ont fait part les personnes âgées que nous avons rencontrées, quant à l'utilisation des différents modes de transport.

A. Les modes motorisés

A eux seuls, les moyens de déplacement motorisés représentent pour l'essentiel des modes de transport auxquels font appel les personnes de plus de 65 ans. Nous y retrouvons la voiture, mais également les transports en commun.

La prégnance de l'automobile: la voiture assure un rôle essentiel dans la mobilité des personnes âgées. La voiture est le premier des moyens de transport motorisés auquel ont recours les personnes âgées. Ce phénomène rencontré tant sur le Territoire de Briey que sur le Territoire Terres de Lorraine, est tout de même plus marqué sur le Pays-Haut. A tel point, que nous pouvons d'ores et

déjà soutenir que la conduite automobile fera partie intégrante du quotidien des générations à venir de personnes âgées (issues conjointement du baby-boom et de l'essor automobile). Ainsi, l'une des raisons principales de cette augmentation se trouve dans la progression de la proportion des personnes âgées (et notamment de femmes), qui posséderont leur véhicule particulier et qui ayant recours à ce moyen depuis de nombreuses années, auront intériorisé cette pratique et n'y verront la plupart du temps aucune alternative envisageable.

Par ailleurs, il convient de préciser que cette attirance pour la voiture va plus loin que l'utilisation par les personnes âgées de leur propre véhicule. Cette attraction pour l'automobile en bien des aspects, sécurisante et protectrice, amène certaines personnes à se faire aider, de préférence, par des personnes possédant une voiture individuelle (mari, enfants, autres membres de la famille, amis, connaissances, voisins ou même aidants professionnels) plutôt que de se diriger vers d'autres moyens de transports.

L'utilisation de la voiture personnelle: la voiture individuelle et/ou personnelle représente et symbolise pour nombre de personnes avancées en âge, la mobilité dans ses conditions les plus acceptables. A ce propos, citons Madame LM, 71 ans, Villey-Saint-Etienne: « *Nous, c'est vrai, on prend la voiture, on s'en va et on y pense pas, hein. Quand on a une voiture, on ne se rend pas compte du bonheur que l'on a.* » Pour Madame BM-A, 62 ans, Audun-le-Roman, qui vit en foyer résidence et possède sa voiture personnelle, ce moyen de locomotion est essentiel: « *Oui, oui, ici, sans (son véhicule), je ne pourrais rien. Parce que ça fait sept ans que je suis ici, par obligation ... enfin bref ... euh ... Mais, je veux dire que, vivre toute la journée ici, je ne pourrais pas.* » Et d'ajouter: « *Vous voyez, il faut que je sorte, je ne pourrais pas rester un mois enfermée ici. Il faut que je sorte.* »

Malgré la volonté indéniable des aînés de vivre leurs capacités à se déplacer de façon autonome le plus longtemps possible, il reste qu'en réalité la mobilité diminue avec l'âge. Deux exemples en attestent. *Primo*, il est établi que les personnes âgées pratiquent moins d'activités en dehors de leur domicile que les plus jeunes. *Secundo*, les trajets effectués deviennent plus courts et se réduisent à mesure qu'avance le temps. Ainsi, Madame DX, 70 ans, Toul, a quitté sa maison individuelle de Dommartin-lès-Toul, pour emménager dans un appartement plus petit du centre-ville, avant de faire une embolie il y a un an. Cette personne s'est vue dans l'obligation de réaménager son quotidien et d'adapter sa manière d'être mobile, sans pour autant abandonner totalement son véhicule: « *Moi, je*

conduis peut-être plus tous les jours maintenant parce que l'on a tout sur place. Mais autrement, oui, chaque fois je la prends. »

Cependant, une fois le deuil effectué de leurs facultés à conduire eux-mêmes ou plus exactement à se conduire eux-mêmes, les personnes âgées ne rompent pas complètement avec la voiture individuelle. Nombreux sont ceux décidant de vivre leur automobilité par procuration en ayant recours à la voiture d'une tierce personne.

Le recours à l'automobile d'un tiers: les personnes âgées ont également la possibilité de prolonger leur pratique automobile par le biais d'une personne relais. Il n'a pas été rare que les personnes interviewées nous expriment leur utilisation d'une voiture, quant bien même celle-ci n'était pas la leur et appartenait tantôt à un membre du cercle familial (conjoint, enfants, neveux etc.), tantôt à une connaissance (voisins, amis etc.) ou encore à un aidant professionnel.

Pour d'autres non titulaire du permis de conduire, la situation se trouve plus ardue, notamment quand viennent se sur-ajouter des problèmes de santé. Pour autant, ces derniers ne rompent pas nécessairement tout contact avec l'automobile grâce aux solidarités familiales et notamment au lien parents-enfants comme en témoigne Madame TT, 85 ans, Audun-le-Roman: *« Ben, je ne bouge pas beaucoup d'ici, hein. Sinon, j'ai ma fille et si vraiment j'ai besoin, j'ai mon fils qui habite à Audun. Sinon, j'ai ma famille qui vient me chercher ici. »* Ou encore Madame CM-L, 80 ans, Toul, qui nous révéla: *« Eh ben, c'est-à-dire que, mes enfants ont une voiture. Quand je veux aller chez eux, ils viennent me chercher, c'est tout. »*

De nombreuses personnes âgées font également appel à des connaissances en possession d'un véhicule personnel, afin d'effectuer certains déplacements qui peuvent se révéler délicats, à l'image de Madame JE, 87 ans, Audun-le-Roman: *« Maintenant, j'ai trouvé quelqu'un qui m'emmène voir mon mari, chez le médecin. Voilà, je fais comme ça. J'ai un ami qui me rend service. Donc on fait comme ça et on en parle plus. »* Une situation en bien des points identiques est vécue par Monsieur JX, 83 ans, Homécourt, qui lui fait appel aux membres de son cercle amical: *« J'ai pas de voiture. Je pars avec des amis, quoi. En voiture. Je vais faire les courses à l'Intermarché. Mais c'est pas facile. »*

Enfin, le rôle de relais entre les personnes âgées et l'automobile peut être assuré par certains aidants professionnels (aide ménagère par exemple), quand bien même cela relève d'une pratique aussi

fréquente qu'informelle, il n'en demeure pas moins un flou juridique quant à cette réalité. Ce phénomène naissant s'inscrit dans le sillage du développement des services à la personne, reprenons les propos de Madame BA, 81 ans, Toul: « *Ben moi, j'ai l'aide ménagère qui vient chez nous. Je fais les courses des fois quand je peux marcher. Autrement, elle va chercher mes courses.* »

Comme nous le savons, la voiture tient une place de premier ordre dans l'organisation des transports des personnes âgées (quand bien même l'utilisation d'un véhicule, le sien ou celui d'un tiers, n'est plus nécessairement journalier une fois atteint un certain âge) et dans la façon de vivre sa mobilité au quotidien. Cela s'explique par différents facteurs comme: la démocratisation de l'automobilité, l'acquisition plus fréquente chez les femmes du permis de conduire, mais également en raison des possibilités d'être mobile et actif qu'offre la voiture, y compris lorsque la personne est en proie à des problèmes physiques, est très âgée ou est soumise à d'autres facteurs défavorables et enfin en raison de l'intériorisation par des générations entières de la facilité de cette pratique et de ses commodités, se traduisant couramment dans les dires des uns et des autres par un symbolique, mais révélateur: « *Je préfère la voiture. C'est plus commode.* ».

L'utilisation des transports en commun: la fréquentation des lignes de transports en commun est sujette au même titre que les autres pratiques de déplacement à un apprentissage et à une intériorisation. La pratique des transports collectifs apparaît ainsi beaucoup plus familière aux personnes âgées résidant en milieu urbain (Toul par exemple) ou dans une moindre mesure à celles vivant en milieu péri-urbain (Ecrouves), qu'à celles habitant le milieu rural (Batilly).

Les réseaux de transport en commun forment, pour une part des individus rencontrés, une véritable alternative en matière de mobilité. C'est ce que nous expliquait Madame LH, 76 ans, qui vit en foyer-résidence à Homécourt et qui ne conduit plus après avoir utilisé son véhicule personnel durant quarante années: « *Ah bah pour moi, oui, c'est un problème (de se déplacer). Mais, il a été résolu parce qu'il y a le bus du Conseil Général de Nancy. J'ai un car qui s'en va de la mairie d'Homécourt, de l'Hôtel de Ville. [...] C'est tout, je ne fais plus qu'avec les transports en commun.* »

Si à l'heure actuelle l'utilisation des transports en commun est considérée comme une possibilité vertueuse de se déplacer (préoccupations environnementales, réduction des coûts de déplacements etc.) il n'en reste pas moins que le recours aux transports collectifs ne va pas sans poser de problèmes à ses usagers, notamment âgés. Les propos de Madame OX, 66 ans de Toul, qui depuis le décès de son mari ne peut plus se servir de leur voiture, illustrent bien la perfectibilité des réseaux

et l'émergence de volontés nouvelles de la part des voyageurs âgées³⁶: « Bah, j'utilise les bus. Ceux qui passent dans la ville là (le Movia et le Movia'bis) Quand je vais à Valcourt, c'est qu'il y a des bus. Parce qu'il n'y en a pas tout le temps des bus... »

Les déplacements solidaires: ce que nous appellerons ici « déplacements solidaires » ressemblent fortement à une pratique aujourd'hui en vogue dans notre société et que l'on nomme généralement: covoiturage. Cette pratique de transport alternative en plein essor qui consiste à partager son véhicule avec d'autres personnes afin d'effectuer un trajet en commun vers une destination fixée par le conducteur commence à trouver une certaine lisibilité chez les actifs.

Même si certaines pratiques des personnes âgées se rapprochent du covoiturage classique, nous préférons dénommées ce mode de transport par le terme de déplacement solidaire, tant l'importance du lien social généré par cette pratique, ainsi que la convivialité des moments passés entre pairs, nous semblent prépondérants dans l'existence et le maintien de cette pratique. Le choix de cette notion de « déplacement solidaire » résulte aussi du fait que le concept de « covoiturage » était connoté aux yeux des personnes âgées qui ne voyaient dans cette pratique qu'une alternative ayant cours lors de la période d'activité professionnelle.

Illustrant cette forte tendance, Madame TN, 61 ans, Homécourt:

- « *Et le covoiturage?* »

Mme TN: Non, c'est plus la peine.

-*Mais, vous arrive-t-il de transporter des amis ou des connaissances?*

Mme TN: Ah, oui, oui, oui. C'est de l'aide avec les voisins. Alors que pour moi, le covoiturage, c'est le travail. Dans ce cas, je fais du covoiturage aujourd'hui (rires).

Ces propos témoignent du flou qui entoure cette pratique de mobilité nourrie par des échanges entre pairs, que l'on pourrait considérer comme marginale, mais qui se trouve en réalité mal identifiée, y compris pour ceux y ayant recours.

Il s'avère que la pratique de déplacement solidaire se trouve plus répandue sur le Territoire de Briey. Diverses hypothèses peuvent être avancées afin de l'expliquer: les réseaux de transport en commun sont peut-être moins développés sur cette zone et cette pratique vient pallier ce manque, les

³⁶ Cela sera traité en partie 3: Quelles modalités de transport demain?

personnes sont peut-être plus enclines à s'entraider sur cet espace où subsiste de forts liens interindividuels, etc.

Enfin, les personnes s'adonnant à la pratique du déplacement solidaire, n'occupent pas des places similaires. Deux positions différentes coexistent: celle de conducteur et celle de passager. Souvent, la personne ayant le rôle du conducteur occupe la position de celui amenant une aide ou une assistance, alors que celle en situation de passager, quant à elle, est susceptible d'en bénéficier.

Ainsi, Madame MG, 77 ans, Homécourt qui pratique le déplacement solidaire en situation de passagère nous confiait ceci: « *Oui, oui, ça m'arrive. Pas beaucoup, parce que j'aime pas trop demander. Si ce n'est pas eux qui proposent, je n'ose pas demander. C'est gênant.* » Mesdames IF, 64 ans, Homécourt et MX, 73 ans, Homécourt ou Monsieur AX, 82 ans, Pont-Saint-Vincent, ont également recours à cette forme de transport alternatif, mais en position de conducteur, ce qui modifie leurs perceptions: « *J'en ai pas tellement l'occasion. Mais, chaque fois qu'il y a quelqu'un qui n'a pas de véhicule, ben, moi, je les emmène. Mais, elles me demandent carrément, vous pensez...* » et « *Ah, bah ça, ça m'arrive souvent. Amener des copines ou une personne en plus. Très souvent. J'aime bien aider les autres. Voilà.* » ou encore « *C'est rudement bien. Ça rend service aux personnes qui n'ont pas de voiture. Surtout qui ne peuvent plus conduire. Parce qu'il y en a beaucoup, qui, à mon âge, ne conduisent plus. Vous savez mon permis, c'est pas d'aujourd'hui. Ça date de 1947. Soixante-deux ans.* »

Cette pratique aux accents novateurs mais qui en réalité s'inscrit depuis fort longtemps dans les stratégies de déplacement, semble connaître un regain de vitalité aujourd'hui, y compris chez les personnes âgées, en raison de ses multiples effets bénéfiques (protection de l'environnement, diminution des coûts, création de lien social etc.). Si le covoiturage est organisé pour les actifs par les collectivités territoriales et voit sa promotion s'amplifier (sur l'axe domicile-travail), force est de constater que les personnes âgées se trouvent à la marge de cette nouvelle pratique, alors qu'ils s'en investissent sous d'autres formes pour réaliser des déplacements tout aussi importants (visite médicale, shopping, courses, coiffeur, cimetière, marché etc).

B. Les modes doux

Si nous avons vu précédemment que le moyen de transport motorisé le plus utilisé par les personnes âgées était la voiture, il reste que la marche constitue le moyen de déplacement le plus important pour les personnes avancées en âge. Ce mode doux de transport (si doux d'ailleurs, qu'il n'apparaît pas systématiquement comme un mode de déplacement aux yeux du public rencontré) est pourtant mobilisé par les uns et les autres autant que faire se peut. C'est en réalité à pied que les personnes âgées effectuent la plupart de leurs trajets quotidiens (aller chercher la presse ou sa baguette, faire quelques emplettes dans les commerces de proximité lorsqu'ils existent, etc).

Ainsi, Monsieur RC, 85 ans, Chaligny nous exposait: *« Tous mes petits-enfants et mes enfants ont une bagnole. Alors, le jour où y'en a un qu'est libre, bah... c'est eux qui nous dépannent. Mais le maximum que l'on fait, à Neuves-Maisons, c'est pas loin, alors, on le fait à pied. »* Avant de poursuivre au sujet de ses courses: *« Alors, on est pas loin non plus. L'Intermarché est juste de l'autre côté de la voie et on y va avec une petite charrette. »* De la même manière, la marche permet aux personnes âgées d'accroître l'estime qu'elles ont d'elles-mêmes grâce au prolongement d'une activité physique, mais aussi de parer à ce qui pourrait s'apparenter au tout-automobile. C'est le cas de Madame RJ, 69 ans d'Ecrouves, qui à la question de savoir si elle utilisait d'autres moyens de transport que la voiture, nous a répondu: *« Non. A part mes jambes. Ben oui, il faut bien se promener un peu quand même. Pas toujours en voiture. »*

Pour d'autre, la marche est l'unique moyen de déplacement à leur disposition. Madame SM, 80 ans, Homécourt, nous disait: *« Je vais beaucoup à pied aussi parce que je n'ai pas de voiture. Je n'en ai jamais eu. »* Cependant, à mesure qu'avance le temps et qu'apparaissent les problèmes physiques, leur situation se précarise. Madame SM précisa: *« En ce moment, j'ai mal au dos. Sinon ça va... »* et de poursuivre peu après: *« Ben, je suis obligée (de limiter ses déplacements) puisque je ne peux plus faire comme je veux. Je peux plus marcher comme je le faisais. Je faisais tout à pied moi. »* Pour d'autres encore, comme Madame JE, 87 ans, Audun-le-Roman, l'apparition de problèmes de santé perturbant les déplacements piétons peuvent prendre une tournure indésirable et avoir des répercussions dont on ne soupçonne pas les effets sur la vie quotidienne: *« Avant, je marchais à pied. Mais maintenant, c'est fini. Voilà surtout pourquoi je suis tant malheureuse. »*

Le vélo est l'autre mode doux de déplacement utilisé à l'occasion par les personnes de plus de 65

ans. Même s'il convient de préciser que les sorties en bicyclette sont réaménagées en fonction des aptitudes physiques mais également réadaptées quant aux profils des parcours. A ce propos Monsieur CR, 85 ans, Chaligny nous confia, dans un large sourire: « *J'ai un vélo. Quand je travaillais, j'avais une mobylette. Le vélo, il est toujours dans le garage. Il se dégonfle sans rouler d'ailleurs. Mais, on le sort de temps en temps. Mais je cherche quand même des endroits plats.* »

Pour finir, il s'avère que l'utilisation de ces modes doux de transport ne sont pas sans difficulté. En vérité, ce genre de situations génèrent incertitudes et peurs. Pour nous en convaincre, prenons connaissance du récit de Madame BJ, 76 ans, Toul: « *J'ai rien. J'ai pas de voiture. J'ai que mes jambes. Même le vélo, avec la circulation qu'il y a, c'est un peu... ça fait peur, quand on voit la circulation des voitures qui nous doublent et tout ça, hein. Je vois bien, je ne peux plus. Je ne suis pas du tout rassurée sur la route.* »

C. Les modes marginaux

Les modes de déplacement motorisés et doux ne sont pas les seuls moyens de transport utilisés par les personnes de plus de 65 ans. En effet, les personnes âgées ont recours, à la marge, à quelques autres options.

Parmi, elles, nous retrouvons le VSL³⁷. Ce véhicule médicalisé nous a été cité comme faisant partie à part entière des moyens de transport mobilisés afin d'effectuer certains déplacements médicaux. Ce fut le cas, à Homécourt où Madame MX, 73 ans, nous a rapporté: « *En principe comme ce matin, j'ai été passer le scanner. J'ai pris le VSL, qui m'a emmené à Briey. À Maillot.* » Madame OX, 66 ans, Toul, nous a quant à elle tenu des propos relativement proches: « *Pour les soins, j'ai le VSL. Quand je vais à Nancy, c'est comme ça. L'ambulance vient me chercher.* »

Autre option parfois choisie par les personnes âgées: le taxi. Ce mode de transport, grâce auquel au contraire du covoiturage le passager choisi sa destination, se révèle pour un nombre assez élevé de personnes retraitées d'un coût trop onéreux au regard de leurs revenus. C'est en somme la teneur des

³⁷ Véhicule Sanitaire Léger

dières de Madame JE, 87 ans, Audun-le-Roman en proie à de graves soucis de santé et qui n'avait d'autre choix que de prendre le taxi afin de rendre visite à son mari hospitalisé: « *Je ne peux pas marcher, il me faut toujours un coup de main. Pendant longtemps, j'ai pris le taxi une fois par semaine. Mais c'est cher. 50€. Rien que pour aller voir mon mari. »*

Enfin, autre alternative possible: le train ou l'avion. Ces modes de transport bien que collectifs, doux (en tout état de cause plus que l'automobile) et motorisés, sont peu fréquentés par les personnes vieillissantes. Il faut dire que les modalités d'utilisation des trains ou des avions apparaissent complexes aux personnes âgées. C'est ni plus ni moins ce que nous disait Madame TN, 61 ans, Homécourt: « *Rien ... si ... le train jusqu'en Alsace. Mais, c'est tout. Une fois dans l'année pour aller voir ma famille. »* et Madame LM, 71 ans, Villey-Saint-Etienne: « *L'avion. (rires) Moi, le train et l'avion. À l'occasion. Cette année, j'ai fait les deux. »*

Pour terminer sur les différents moyens de transport usités (qu'ils soient motorisés, doux ou marginaux) par les personnes âgées, nous voulons préciser que dans l'ensemble (et cette remarque vaut autant pour le Territoire de Briey que celui Terres de Lorraine), lorsque l'on est âgé, le choix du mode de déplacement n'est pas libre. En effet, il apparaît au regard des propos recueillis, que l'option choisie dépend fortement des possibilités offertes et des nécessités existantes.

Ce qu'il faut retenir :

- Les modes motorisés utilisés par les personnes âgées :
Voiture / Transports en commun (bus)/ déplacements solidaires (covoiturage).
- Les modes doux : marche/vélo.
- Les modes marginaux : VSL/taxi/train/avion.

II. Les déplacements en question

Les déplacements effectués par les personnes âgées s'inscrivent dans des cercles kilométriques assez réduits. Ainsi, deux grands pôles d'attractivité ont été identifiés selon les territoires: Nancy pour le territoire Terres de Lorraine et Metz pour celui de Briey.

Si les habitants du territoire Terres de Lorraine sont plus enclins à se déplacer au sein même du département meurthe-et-mosellan (en direction des pôles urbains que sont Nancy et dans une moindre mesure Toul), il en est différemment pour les habitants du Territoire de Briey attirés plutôt par l'agglomération messine ou par le Luxembourg plutôt que par le Sud meurthe-et-mosellan.

Au-delà des explications historiques, géographiques ou économiques fréquemment avancées pour tenter de décrypter ce phénomène, il nous importe surtout de mettre en avant la simplicité, la praticité et surtout la facilité, pour les populations vieillissantes de se déplacer vers les centres urbains les plus proches de leur domicile.

C'est pourquoi, nous avons fait la constatation que les déplacements des populations avançant en âge, avaient tendance à être recentrés vers la commune la plus importante la plus proche où se concentrent généralement les services.

Dans un premier temps nous établirons une typologie reprenant les différents déplacements que peuvent être amenés à réaliser les personnes âgées et dans un second temps nous listerons succinctement les entraves à la mobilité auxquelles sont confrontées les individus de plus de 65 ans.

1. Typologie des déplacements

Notre travail de terrain nous a permis de distinguer quatre catégories de déplacements élémentaires que nous allons décliner.

Les déplacements consuméristes et alimentaires: le ravitaillement alimentaire tient une place importante dans les besoins de mobilité des personnes âgées. Ce déplacement souvent ritualisé, est réalisé quasi systématiquement un même jour de la semaine tout au long de l'année. Ces mouvements vers les centres commerciaux et les espaces de consommation de masse ou même vers

les marchés locaux lorsqu'ils existent, sont conditionnés selon la proximité avec le lieu de résidence des personnes âgées et reviennent de façon régulière. C'est en somme, le témoignage de Madame TN, 61 ans, Homécourt: « *Les courses ... oui, les courses... une fois par semaine je vais à Homécourt, à Joeuf, les alentours quoi. Pas à Metz, pas à Nancy, non, non, voilà. »*

Ce déplacement destiné à couvrir les besoins permettant la subsistance de chacun est autant essentiel au prolongement de conditions de vie acceptables qu'il peut se trouver compliqué par différents facteurs (maladie, défaillance physique, veuvage etc.) au fil de l'avancée en âge: « *Moi, je suis tout le temps à Valcourt. Au Cora, au Lidl. Mais j'y vais à pied, je prends les courses et puis, c'est moi qui les porte. J'ai pas le choix. »*

Enfin, si le ravitaillement est hebdomadaire, n'oublions pas non plus que nombre de personnes âgées font de façon quotidienne leur « *petit tour* » afin de se procurer soit la presse, soit leur tabac ou encore leur pain et autre brique de lait et se rendent volontiers, lorsque ces services de proximité sont maintenus, chez les artisans/commerçants (boucherie, boulangerie, épicerie etc.) installés sur le territoire de leur commune.

Préconisation

Promouvoir et communiquer auprès des personnes âgées à propos des initiatives de transport vers les marchés locaux. Les services de TAD marchés sont souvent méconnus alors qu'ils répondent à une attente. Il est aussi nécessaire de développer ce genre d'initiatives vers les marchés non desservis et d'impliquer les collectivités locales dans l'organisation de navette en direction des lieux de consommation courante.

Les déplacements culturels et de loisirs: le déplacement loisirs souvent symbolisé par les petites promenades régulières telles que le tour du parc le plus proche, la visite du cimetière ou la venue au club pour personnes âgées est effectué à pied de sorte à maintenir une activité physique à hauteur des moyens de chacun.

D'autres déplacements, moins fréquents, ont trait au domaine de la détente et de la distraction, nous

pensons aux voyages qu'ils soient organisés ou non, collectifs ou individuels, mais aussi aux vacances: « *Je monte chez mes enfants, même si j'ai un peu de mal avec la côte, mais enfin on aime bien allé se promener. Moi, je fais toujours des excursions. Et, je me paye des vacances. Italie, Corse, Tunisie, tout ça. Et en septembre je vais en Croatie.* » (Madame PA, 81 ans, Homécourt).

Pour d'autres encore, le déplacement loisirs concerne les soins de soi et de son corps ainsi que le plaisir des sens et permet aux personnes âgées de ressentir un sentiment d'évasion, de dynamisme mais aussi de liberté.

Pour finir, parmi ces déplacements, les moins évidents sont ceux ayant trait à l'accès à la culture. Comme nous le soulignons précédemment le cercle kilométrique dans lequel les personnes de plus de 65 ans effectuent leurs déplacements est somme tout restreint alors que les manifestations culturelles sont souvent centralisées sur les agglomérations les plus importantes.

C'est ce que regrettent de nombreuses personnes âgées qui se sentent trop éloignées du domaine de la culture, de la création et du divertissement, à l'image de Madame CX, 58 ans, Toul: « *Bah, justement le théâtre, parce qu'on peut y aller, mais qu'on ne peut pas en revenir* (avec les transports en commun). *Théâtre, opéra, machin culturel. Mais c'est Nancy ou Paris tout ce qui est culturel.* »

Les déplacements médicaux et sanitaires: les déplacements médicaux occupent une place de choix dans les besoins de mobilité des aînés. Comme nous le disions par ailleurs, la maladie et l'état de santé sont vecteurs d'inquiétudes pour tout un chacun mais deviennent centraux dès lors que le poids des ans se fait sentir et que des sentiments de vulnérabilité et de fragilité commencent à poindre.

Pour une part du public vieillissant, les impératifs liés à la santé et aux soins médicaux, les visites chez le médecin traitant ou chez les spécialistes, les rendez-vous préventifs ou encore les passages à la pharmacie rythment leur vie. C'est en quelque sorte ce que nous rappelle Madame LM, 71 ans, Villey-Saint-Etienne: « *Bah, la santé, les rendez-vous euh... chez le cardiologue, le dentiste, l'ophtalmo euh... tout ce que l'on a besoin à un certain âge. Si on est pas malade entre temps ça va, mais autrement...* ».

A tel point, que certains appartenant à ce que l'on appelle le 4ème âge, c'est-à-dire principalement les octogénaires et les nonagénaires, nous ont confié que les déplacements sanitaires et médicaux

étaient les seuls qu'ils effectuaient encore eux-mêmes: « *Eh ben moi, mes déplacements, c'est quand je vais au docteur, c'est tout.* » (Madame W M-L, 90 ans, Homécourt).

Les déplacements socialisants: un dernier grand type de déplacement a été perçu aux travers des mouvements effectués soit dans le but de maintenir le contact avec ses pairs, soit afin d'entretenir les liens familiaux. Le propre de cette catégorie de déplacement est qu'il a pour but de protéger, de favoriser ou de renforcer les liens sociaux et participe pleinement à l'intégration des plus âgés au sein de la collectivité.

Ainsi, les contacts amicaux et les liens familiaux sont l'occasion pour les personnes de plus de 65 ans de sortir de leur zone de déplacement habituelle et d'élargir leur espace de mobilité. C'est ce que l'on perçoit aux travers du récit de Madame IF, 64 ans, Homécourt qui descend jusque la capitale départementale afin d'entretenir des liens amicaux tissés de longue date: « *Ben, je vais souvent à Nancy, parce j'ai des amis à Nancy* ».

Si l'éclatement des structures familiales peut avoir des effets pervers et des conséquences non-désirées, il a par ailleurs la vertu de casser les schémas ritualisés ponctuant la vie quotidienne des personnes âgées, comme le laissent deviner les propos de Madame LM, 66 ans, Toul: « *Sinon, des fois, je vais voir ma fille qui est dans le Bas-Rhin.* »

La relation familiale apparaît aussi comme un stabilisateur, confère le sentiment d'appartenir à un cercle de proches soudé et solidaire et prémuni les plus âgés du sentiment d'isolement (et de marginalisation sociale) qu'ils peuvent parfois ressentir. C'est en somme l'optique de la déclaration de Madame TT, 85 ans, Audun-le-Roman: « *J'ai une soeur qui habite ici, ils viennent me chercher, s'ils veulent que je passe l'après-midi. J'ai une autre soeur pas tellement loin. Elles viennent me chercher, hein [...] Ben mes enfants aussi. Oh oui. On est une grande famille. Et ils sont proches.* »

Ce qu'il faut retenir :

Les personnes âgées effectuent quatre grands types de déplacements : les déplacements de consommation (courses/achats divers), les déplacements culturels et de loisirs (cinéma/club), les déplacements médicaux (médecins généralistes et spécialistes/pharmacie/hôpitaux) et les déplacements vecteurs de liens sociaux (famille/amis/connaissances).

2. Les freins à la mobilité des personnes âgées

Les déplacements aussi cruciaux soient-ils se révèlent souvent compliqués, lorsqu'ils ne sont pas totalement entravés. Ces contraintes hétéroclites allant des difficultés physiques au lieu de résidence nous permettent de comprendre comment pour certaines personnes âgées conserver leur mobilité et leur faculté de se déplacer relève du défi mais également de la nécessité dans l'optique de préserver leur qualité de vie.

La santé: un problème de santé arrivant, c'est des pratiques entières qu'il faut réadapter. Et, il n'est pas besoin que ce souci soit important, une simple faiblesse passagère et bénigne peut se révéler des plus problématiques, comme en témoigne Madame CX, 58 ans, Toul: « *Bah oui, parce que là, avant, j'avais une voiture et comme j'ai plus le droit de conduire, comme je me suis cassé le pied et que ça dure, je suis confrontée aux problèmes des transports en commun et souvent, disons, je m'aperçois que c'est difficile* ».

Pour d'autres, confrontés à des problèmes médicaux beaucoup plus lourds, les difficultés sont décuplées, le quotidien bouleversé et les déplacements refoulés, au point que certains nous ont confié ne plus sortir (« *Je peux pas sortir car je suis malade du coeur, j'ai été opérée à coeur ouvert* », Madame CZ, 81 ans, Audun-le-Roman), quand d'autres nous rapportaient ne pas être en capacité d'aller à l'extérieur autant qu'ils le voudraient (« *Ben oui, je peux pas faire beaucoup de kilomètres. Y'a des fois c'est dur. Je peux pas me promener tous les après-midi.* », Madame BJ, 76 ans, Toul).

La situation familiale: les nouvelles formes de vie familiale couplées à la dispersion des membres des cellules familiales (éloignement des enfants notamment) peuvent apparaître comme une entrave à la mobilité des personnes âgées. Cela est d'autant plus prégnant que ces réalités viennent s'agréger souvent à la perte du conjoint.

Bien des femmes appartenant à ces générations aujourd'hui entrées dans le 3ème ou le 4ème âge, subissent le veuvage comme étant synonyme d'éloignement des pratiques automobiles, dans la mesure où de nombreuses personnes appartenant à la gent féminine aujourd'hui âgées entre 65 ans et 90 ans n'avaient accès à la voiture individuelle que par l'intermédiaire du mari, seul détenteur du permis de conduire.

La disparition du conjoint, provoquant un bouleversement des pratiques de déplacement, nécessite un réaménagement de la quotidienneté qui passe, pour une part importante des effectifs âgés, par le recours aux membres, souvent les plus proches (enfants, petits-enfants), de l'entourage.

C'est en substance, ce que nous pouvons retenir du témoignage de Madame SF, 78 ans, Homécourt, en proie à des problèmes de santé et privée de voiture depuis la disparition de son conjoint, seul au sein du couple à avoir le permis de conduire et qui malgré ses sept enfants, dont plusieurs à l'étranger et aux quatre coins de France, est parfois confrontée à des difficultés pour mobiliser ses proches: « *Ben de temps en temps... je vais demander aux enfants. Mais faut toujours être sûre... enfin courir après l'un ou l'autre quoi.* »

L'accessibilité aux moyens de transport: ultime frein à la mobilité, et pas des moindre, l'accès inégal selon les territoires et les lieux de résidence aux services de transport public. Si en milieu urbain les réseaux sont souvent suffisants, ce n'est pas le cas pour de nombreuses communes rurales et même pour certaines cités dites péri-urbaines.

La rationalisation des coûts ayant entraînée une désertification des services de proximité dans les communes de petite ou moyenne taille, de nombreuses personnes âgées vivant dans ces espaces se voient privées d'accès aux transports publics. De plus, quand bien même des lignes subsistent, les usagers regrettent le nombre insuffisant de bus.

C'est le cas de Madame SF, 78 ans, Homécourt: « *Finally, c'est vrai qu'il n'y en a pas assez des*

bus. Des fois quand on veut aller sur Briey et tout ça, c'est vrai que ça manque. Pour moi, Briey, c'est vrai que ça fait un peu loin, vous voyez. Mais des bus, il y en a très peu. » C'est également le cas de Madame CX, 58 ans, Toul, qui ajoute un bref mais ô combien révélateur: *« Mais, y'en a pas assez ».*

Pour conclure sur les freins ou les entraves à la mobilité du public âgé que nous venons d'énumérer, notons que ce n'est pas un de ces facteurs en particulier qui vient perturber les habitudes de déplacement des personnes vieillissantes, mais la combinaison de plusieurs de ces contraintes.

III. Quelles modalités de transport demain ?

Au regard des problèmes tant sociaux qu'environnementaux issus de la démocratisation de l'automobile, à l'origine du développement croissant de la circulation, il apparaît de plus en plus pressant d'insérer dans le prochain schéma départemental de transport, des modalités novatrices et/ou innovantes apparaissant comme des alternatives plus flexibles de mobilité, centrées sur les usagers et capables d'apparaître comme une solution plausible, à la fois au tout-automobile mais également aux offres traditionnelles de transport public de proximité.

Si nouveau mode de transport il doit y avoir sur le territoire départemental, celui-ci devra être, entre autres, fonction des besoins réels des populations et notamment de ceux de la population âgée.

1. Les améliorations souhaitées par le public âgé

Les horaires ou plutôt les amplitudes horaires apparaissent comme le point le plus sensible et le plus problématique aux yeux des personnes âgées. Pour ces dernières, la rigidité des heures de passage des bus ne leur sied guère, d'autant plus qu'elles considèrent que les horaires sont fonction uniquement des besoins des actifs. Madame CX, 58 ans, Toul, s'étonne: *« malgré toutes les cartes que j'ai, y'a toujours ce noyau du week-end qui reste une contrainte. Les horaires sont adaptés pour aller travailler. Pas pour le reste. »*

Ainsi, plusieurs personnes nous ont rapporté comment lorsqu'elles prennent le car, cela s'apparente

plus à une épreuve qu'à une partie de plaisir, en raison de leur départ de leur commune d'origine par exemple à 8h pour un rendez-vous médical en milieu de journée et ne pouvoir revenir chez elles avant 18h. Cet état de fait se traduit dans les entretiens, par la redondance de paroles du type: « *Ben, moi je dirais qu'il faut les mettre un petit peu plus souvent les transports en commun.* »

Autre point soulevé par les plus de 65 ans, les dessertes. Certains allant même jusqu'à formuler le voeu de voir de nouvelles lignes s'ouvrir ou celles existantes se développer, à l'image de Madame IF, 64 ans, Homécourt: « *Pour aller à bien des endroits, il n'y a pas de transport en commun. Je ne sais même pas si on peut aller à Joeuf, qui n'est pas très loin.* » Il apparaît également que les déplacements effectués le plus souvent par les personnes âgées sont limités dans l'espace à ce que l'on nomme l'espace local, c'est-à-dire, la commune habitée ainsi que les cités voisines, comme le montre les propos de Madame SF, 78 ans, Homécourt: « *J'ai besoin que par ici. Cela dit, des fois, j'aimerais bien allé jusqu'au marché à Joeuf, mais je ne peux pas.* »

Si la zone de mobilité se trouve de plus en plus restreinte à mesure de l'avancement en âge, néanmoins les personnes âgées ont formulées à plusieurs reprises le désir d'avoir un transport en commun disponible afin de pouvoir se rendre sur le marché le plus proche: « *Mais s'il y avait un bus, un car, un petit bus... un petit truc quoi qui arriveraient à prendre les gens de temps en temps pour aller au marché à Joeuf. Sinon, y'a rien. Si vous pouvez mettre un car pour aller au marché de Joeuf, ça serait une bonne chose* » Ces lignes de marché existent pourtant. Le souci n'est donc pas tant les horaires ou les dessertes des lignes mises en place, que le manque d'informations, l'appréhension ou même l'insécurité ressentie par les aînés au moment de prendre les transports en commun.

C'est pourquoi, la mise en place de navette et/ou de minibus plutôt que de grands bus apparaît mieux appropriée aux personnes âgées, qui trouvent dans ce type de véhicule à la fois, de la proximité, mais également de la flexibilité et de l'adaptabilité, sans oublier le cadre rassurant et la possibilité de voyager avec d'autres (souvent des pairs). Ce mode de transport plus intimiste, sorte de compromis entre le véhicule individuel et le bus, semble correspondre aux attentes de la population âgée. A titre d'exemple, nous pouvons mobiliser respectivement les propos des Mesdames MG et LM, toutes deux septuagénaires, résidant à Homécourt et à Villey-Saint-Etienne: « *Une petite navette, moi je dis, ça nous arrangerait bien* » ou encore « *Pour moi, ce serait un minibus qui passe plus souvent, je pense. [...] Un minibus effectivement et qui soit un petit peu plus disponible, je pense. Que ce soit dans les horaires et dans les jours, c'est surtout ça. Ça serait l'idéal.* »

Les personnes âgées nous ont fait part aussi de leur souhait de bénéficier d'un accompagnement lors de leurs déplacements: « *Je ne sais pas, quelqu'un qui me suit, qui fait le voyage avec moi. Il faudrait quelqu'un qui m'accompagne, voilà. Parce que moins vous sortez, moins vous avez envie. Et puis après vous perdez le fil, hein.* » (Madame LM, 66 ans, Toul). Certaines personnes sont lucides sur la nécessité de se déplacer et clairvoyantes sur le besoin d'accompagnement des plus âgés dans leurs démarches de transport. Ce qui est le cas de Madame SB, 68 ans, Tucquegneux: « *Franchement je sais pas. Je sais pas si les gens les (les transports en commun) prendraient plus. Moi, je vois quand j'ai des gens qui veulent, je me débrouille toujours pour les emmener. Moi, je crois pas qu'ils prendraient les cars. Déjà prendre le car pour des gens qui ne sont pas vraiment sûrs d'eux. Vous savez moi, je suis une des plus jeunes. Ils ont tous près de 80 ans. Donc, je vois, moi, quand je les emmène, j'ai l'impression d'être leur maman. Il faut toujours que je surveille un petit peu.* »

Ce besoin d'accompagnement dans les déplacements quotidiens est complété par une requête quant au confort des véhicules, à l'instar de Monsieur LX, 80 ans, Malavillers: « *Besoin d'espace, qu'ils desserrent un peu. Moi, j'ai toujours été pour les bus à étages, bon... et en plus c'est pas plus incertain.* », mais aussi des arrêts de bus, comme nous le fait remarquer Madame LJ, 79 ans de Toul: « *Quand le bus est plein, il passe devant nous et il nous laisse. On nous l'a fait plus d'une fois, mais on monte dans l'autre bus. Pourquoi est-ce qu'on resterait là? Moi, je peux pas rester un quart d'heure là, comme ça, et puis encore une demie-heure qu'il redescende le gars. Ce n'est pas possible. Il n'y a pas de place pour se mettre assis. Y'a juste une pancarte. Y'a rien pour se mettre assis.* »

Pour finir, nous pouvons avancer que, ce n'est pas tant les horaires ou les dessertes qui sont mis en cause par les personnes âgées que les formules de transport offertes et proposées. Si les personnes rencontrées s'abritent derrière ces dysfonctionnements, c'est surtout pour ne pas reconnaître que leur souci majeur est leur insertion au sein de ces transports collectifs tels qu'ils sont conçus actuellement. La preuve en est avec la demande répétitive du public âgé de mettre en place des transports collectifs par navette ou par minibus, au sein desquels des dispositifs d'accompagnement des personnes vieillissantes pourraient être mis en place.

2. Les modes privilégiés par les personnes de plus de 65 ans

Si de façon marginale, des personnes nous ont fait part de leur incapacité à se déplacer ou de leur volonté à demeurer dans leur localité, (comme Madame JA, 85 ans, Villey-Saint-Etienne: « *Oh rien... Moi, rien du tout. C'est tout bien comme ça. Moi, de toute façon, je ne peux pas me déplacer. Je voudrais bien, mais je ne peux point.* »), il reste qu'une grande partie du public âgé reste fortement attaché à l'automobile en particulier et aux moyens motorisés en général. Seule la marche fait figure d'exception: « *J'en sais rien. Peut-être tout à pied comme je connais tout en ville. C'est pour ça que l'on est venu ici. [...] Et, là où on est placé, on a superette, médecin, pharmacie, donc, je peux me débrouiller. À moins que je ne puisse plus marcher. Mais, tant que l'on peut marcher, il faut y aller.* » (Madame LM, 66 ans, Toul).

Sans surprise, la voiture reste le mode de transport favori des plus de 65 ans. Les raisons de cette préférence sont multiples: liberté, autonomie, sécurité etc. C'est peu ou prou ce que nous ont confié nos interlocuteurs: « *C'est la voiture. C'est une question d'autonomie. On fait ce que l'on veut. On n'est pas astreint à des horaires.* » (Monsieur AE, 69 ans, Tucquegneux), « *Tant que je vois clair, c'est la voiture* » (Monsieur LX, 80 ans, Malavillers), « *Ben, la voiture quand même. Le reste serait trop dangereux. C'est bien la voiture, ça a quatre roues déjà.* » (Madame BM, 59 ans, Toul) ou entre autres « *Ben, moi, je tiens à mon autonomie. Alors la voiture, c'est l'idéal. Mais il ne faut pas de pépins physiques.* » L'abondance des propos en témoigne, la relation à la voiture plus que culturelle représente l'assurance pour les personnes âgées de préserver leur mobilité.

Même si la voiture reste la préférence des plus de 65 ans, il apparaît que le bus est apprécié de façon significative: « *Vous voyez, le bus c'est bien plus facile que la voiture. C'est bien commode.* » (Madame FL, 80 ans, Homécourt), ou « *Bah, j'aime bien le bus. Et puis le bus c'est le mieux, hein...* » (Madame BJ, 76 ans, Toul). Les transports en commun sont une alternative à l'accession à la mobilité peu coûteuse pour de nombreuses veuves n'ayant jamais candidaté au permis de conduire, pour peu qu'elles résident dans des communes desservies.

Nombreuses sont les interviewés à nous avoir dit préférer les bus ... mais les « petits », pas les « grands »: « *Le minibus je pense. Moi, je le prendrai peut-être. C'est plus facile qu'un grand.* » (Madame LM, 71 ans, Villey-Saint-Etienne). Le transport collectif est apprécié par les personnes âgées. Cependant, les « grands » bus ne leur ressemblent plus et donc, les inquiètent plus qu'ils ne les rassurent. C'est pour cette raison que beaucoup nous ont dit préférer le minibus ou la navette,

même s'ils n'avaient guère eu l'occasion de les utiliser dans les faits, comme nous l'ont fait partager Madame RY, 77 ans, Joeuf: « *Moi, ça serait un petit bus devant la porte, hein (rires). Ça serait bien pratique ça. Ça serait même mieux que le train. C'est plus facile pour nous.* » et Monsieur JX, 83 ans, Homécourt: « *Dans l'idéal, ce serait un avion (rires) mais vous ne pouvez pas! Mais au moins que l'on ait pour aller faire nos courses et tout ça. Un petit bus qui vient quand on en a besoin.* »

Enfin, en dernier recours il subsiste une possibilité, certes peu répandue sur nos territoires, car onéreuse et peu compatible avec l'époque actuelle: le taxi. Les propos de Madame VS, 80 ans, Homécourt qui opte tantôt pour les transports en commun, tantôt pour les taxis, sont là pour en témoigner: « *Ben, l'autobus ou alors les taxis, hein, parce qu'ils vous emmènent sur place. Hein, si je lui dis, je vais à l'Inter, il m'emmène jusque devant l'Inter. Et, il revient me chercher juste devant l'Inter, pour me ramener juste devant chez moi. Mais, c'est coûteux.* »

3. Quel transport adapté aux besoins des personnes âgées ?

Au-delà, des améliorations susceptibles d'être mises en oeuvre, il s'agit en réalité d'adapter les moyens de transport aux besoins effectifs des individus appartenant à la catégorie des personnes âgées (3ème et 4ème âge compris), mais également à leurs attentes en terme d'accès à la mobilité.

Les personnes de plus de 65 ans que nous avons pu rencontrer se sont largement prononcées en faveur d'un transport collectif « *à taille humaine* », c'est-à-dire pour la promotion des minibus symboles dans l'imaginaire de la proximité, de la souplesse, de la commodité et de la sécurité. Madame CM, 75 ans, Villey-Saint-Etienne nous fait part de cette réflexion: « *Une navette, oui. Ce serait mieux que les bus.* ».

Les propos de certains nous amènent à penser que le transport idéal, pour les personnes avançant en âge, se trouverait au carrefour de la voiture (autonomie, liberté et libre choix), des transports en commun (transports collectif qui permet de voyager à plusieurs, souvent entre pairs, pour un coût somme tout raisonnable) et du taxi (proximité avec le chauffeur, disponibilité et choix des lieux d'embarquement et de débarquement): « *Je vous dis, un minibus qui vous prenne ici et qui vous emmène faire les courses et puis qui vous ramène, voilà. Qu'il n'y ait pas trop à marcher ou à porter les courses, c'est tout.* » (Madame, RY, 77 ans, Joeuf).

En réalité, les populations vieillissantes aspirent à disposer d'un moyen de transport simple et adaptable que ce soit en terme de jours et d'heures de service, d'accessibilité ou de trajets.

Pour s'en convaincre nous pouvons prendre à témoin Madame VS, 80 ans, Homécourt qui nous explique: « *C'est-à-dire qu'il pourrait y avoir un petit bus pour aller faire nos courses, qui nous prendraient devant la maison. Vous comprenez, c'est pas la peine d'aller jusqu'à la mairie si on ne peut pas revenir avec les sacs de courses. Vous savez, c'est compliqué.* » Ce témoignage est conforté par l'expérience de Monsieur CR, 85 ans, Chaligny: « *Par exemple, le T'MM+, je l'appelle le jour où je veux faire mes courses. Elle vient devant chez moi, elle me demande 2€ et elle m'amène à l'Intermarché à 400m de là. Je fais mes courses et quand j'ai fini, je la rappelle et elle vient me rechercher. Ça me coûte 4€, c'est pas excessif. Mais, c'est sûr qu'une voiture c'est plus facile. On a besoin de personne, on fait ce que l'on veut. Y'a beaucoup qui s'en servent de bus de la CCMM³⁸, y'en a beaucoup, beaucoup de personnes âgées.* »

Si la voiture est le mode le plus fréquemment utilisé par les personnes âgées, si la voiture apparaît comme le moyen auquel ont recours de préférence les plus de 65 ans, il n'en reste pas moins que peu d'entre eux nous ont déclaré que la voiture individuelle était le moyen de locomotion le mieux adapté à leurs besoins.

Ce qu'il faut retenir :

Les personnes âgées souhaitent différentes améliorations ; parmi lesquelles, adaptation des horaires, des dessertes à leur rythme de vie, mise en place d'un dispositif d'accompagnement, adaptation du confort des véhicules et des arrêts de bus.

Trois modes de transport sont privilégiés par les plus de 65 ans: la voiture, les transports en commun et le taxi.

Si un transport adapté devait voir le jour, celui-ci devrait avoir les caractéristiques suivantes : être au carrefour de la voiture, du taxi et des transports en commun, remplacer les « grands » bus par des minibus et être souple et flexible.

³⁸ Communauté de Communes de Moselle et Madon

Préconisation

Afin de limiter l'inégalité à l'accès au transport public, il nous paraît nécessaire, non pas de réimplanter des lignes régulières là où il n'y en a plus, mais plutôt de compléter l'offre de transport par la mise en place d'un transport à la demande dont les modalités précises restent à définir (type de desserte, échelle d'organisation, plage horaire etc) sur l'ensemble du département meurthe-et-mosellan. Au vu des attentes des seniors, il est souhaitable de travailler sur la flexibilité des horaires, la desserte en porte-à-porte, l'accompagnement, un coût raisonnable pour l'usager et l'utilisation de véhicule de type minibus.

Partie III : ...À la perception des transports

Après avoir délimité les grandes tendances qui traduisent la mobilité des personnes âgées, il nous revient d'interroger ce qui relève d'un ordre symbolique. Il convient maintenant de vérifier l'impact des représentations ou des perceptions à l'encontre des transports. La description des pratiques de transport amène à considérer les motivations ou encore l'intérêt que les personnes âgées portent à certains modes de transport.

De la même manière qu'il n'existe pas une vieillesse mais des vieillesse, plusieurs pratiques de transport co-habitent. Ces pratiques de transport ont en commun d'en référer à un construit social, dépendant de facteurs économiques, sociaux et environnementaux. Par ailleurs, il conviendra de signifier le désengagement progressif des personnes âgées vis-à-vis des activités sociales et par conséquent de leurs anciennes pratiques de mobilité.

D'abord, il conviendra d'identifier les pratiques de transport qui relèvent d'une continuité et de vérifier combien ces pratiques s'inscrivent dans un prolongement de la vie active.

Ensuite, nous devrons préciser les différentes stratégies d'adaptation mobilisées par les personnes âgées en perte de mobilité.

Enfin, nous détaillerons le moment de l'absence de mobilité ou de la mobilité impossible, souvent corrélée aux défaillances physiques et/ou psychologiques générées par l'entrée dans le grand âge.

I. La retraite : un nouveau départ?

Au regard de la fantasmagorie qui alimente la fin de la vie active et l'entrée dans le nouvel âge de la retraite, il semble légitime de se demander si la retraite est bien le lieu d'un nouveau commencement correspondant à un bouleversement des pratiques.

Le passage à la retraite implique t-il une modification des pratiques de mobilité ou des modes de transport utilisés ?

Au contraire, nous démontrerons que le passage à la retraite relève dans un premier temps d'une sorte de continuité, d'un prolongement des pratiques en lien avec l'ancienne vie active.

1. La mobilité dans le prolongement de la vie active

Le passage à la retraite implique-t-il un bouleversement des pratiques de transport ? Sans pouvoir totalement infirmer cette proposition, nous pouvons néanmoins inscrire les pratiques de mobilité dans une certaine continuité. Les modes de faire de la vie active sont intériorisés, assimilés par les individus, de sorte qu'au moment de la retraite, il est souvent difficile d'envisager une autre mobilité, comme nous le concède Monsieur AE, 67 ans, Tucquegnieux, « *...moi, la voiture, j'ai toujours fait comme ça, toujours, toujours la voiture* ».

La localisation géographique des personnes âgées semble largement contribuer à déterminer les modalités de transport. À ce propos, Monsieur TD, 65 ans, Villey Saint Etienne, ajoute « *Et bien, parce qu'il n'y a pas assez de... de transport en commun ici* ». Pour AE, 67 ans, Tucquegnieux, le choix du mode de transport s'opère sous les mêmes termes « *Parce qu'ici, il n'y a pratiquement pas de transport, c'est limité* ». Le choix du mode de transport apparaît de prime abord comme un choix par défaut dans les zones rurales et péri-urbaines.

En simplifiant, nous pourrions considérer que l'absence de transport en commun et de services de proximité est significative d'une pratique automobile accrue. Pour autant, le parcours de vie et les aspirations de Monsieur AE en matière de transport renforcent la prégnance des pratiques passées sur les pratiques présentes et futures. Monsieur AE nous rappelle, « *j'ai toujours fait comme ça, oui, ça fait longtemps, avant pour mon travail, je me déplaçais dans toute la France, j'utilisais la voiture* », et il ajoute concernant les modes de transport qu'il privilégiera à l'avenir « *c'est la voiture, c'est une question d'autonomie, on fait ce que l'on veut, on est pas astreint par des horaires* ».

Pour Monsieur AE, la pratique automobile relève d'une continuité, d'un apprentissage long de plusieurs années d'expérience. De manière générale, nous pouvons constater une similitude des pratiques de transport avant et après la retraite. Le moment de la retraite n'apparaît pas comme un élément de rupture.

La volonté de prolonger les pratiques de la vie active s'accompagne parfois d'une forme de frustration, dès lors que les solutions de mobilité ne sont plus adaptées. Le témoignage de Madame CX, 58 ans, Toul, nous renseigne sur les difficultés rencontrées : « *J'avais une voiture et comme je n'ai plus le droit de conduire, comme je me suis cassée le pied et que ça dure, je suis confrontée au*

problème des transport en commun, disons, je m'aperçois que c'est difficile ».

Ces difficultés s'expriment largement autour des fréquences horaires, inadaptées aux pratiques culturelles de Madame CX, « *Théâtre, opéra, et machin culturel, mais c'est Nancy ou Paris tout ce qui est culturel, en fait, il manque une navette le week-end, parce que la semaine, c'est bon, il y a le bus [...] je ne voudrais pas modifier tout ce qui est culturel...* ». Pour cette jeune retraitée, il semble délicat d'abandonner les pratiques liées au week-end, non seulement parce qu'elles répondent à des attentes culturelles, mais aussi parce qu'elles correspondent à un temps fort de socialisation articulé autour de la semaine de travail.

L'absence d'une solution de transport adéquate bouleverse la volonté de prolonger certaines habitudes de la vie active. L'offre de transport apparaît déterminante dans la capacité des jeunes retraités à s'inscrire dans une continuité, dans un prolongement de la vie active.

Ce qu'il faut retenir :

Le passage à la retraite n'est pas synonyme d'un bouleversement des pratiques de transport. Une majorité de jeunes retraités reproduisent les pratiques qu'ils ont assimilées durant leur vie active. Seule l'apparition d'une incapacité physique et/ou psychologique semble engager les personnes âgées vers une adaptation de leur pratique de mobilité.

2. Regard sur la pratique automobile

Comme nous l'avons vu plus tôt, la praticité de la voiture permet de moduler les déplacements, de les adapter aux besoins et aux contraintes physiques et/ou psychologiques des personnes âgées.

Dans leur majorité, les individus en possession d'une automobile, n'anticipent pas ou peu l'entrée dans la vieillesse et les contraintes physiques et/ou psychologiques que cela peut générer. Madame MX, 73 ans, Homécourt, nous précise « *Moi, je ne peux rien vous dire pour le moment, j'ai la voiture. Moi tant que j'ai la voiture, je ne me déplace pas autrement* ». Chez Madame RJ, 76 ans, Homécourt, le propos est similaire « *Tant que j'ai la voiture, je ne vois pas l'utilité des transports*

en commun ». La pratique automobile s'inscrit dans une continuité, les problèmes de mobilité liés à la vieillesse sont très rarement anticipés.

La volonté de prolonger au plus tard la pratique automobile relève de ce que M. Drulhe³⁹ qualifie de triple image d'émancipation, « la facilité de déplacement par rapport à ce qu'ont connu ses propres parents, toujours à pied ; une liberté et une totale indépendance par rapport à la génération suivante ; la condition d'une grande partie de la sociabilité ».

La pratique automobile relève d'une intériorisation : celle d'une autonomie et d'une indépendance acquise tout au long de la vie. Renoncer à la pratique automobile, c'est accepter l'idée de la dépendance et de la mort sociale. L'automobile, au-delà de son caractère utilitaire, se présente donc comme un élément constitutif de la socialisation des personnes âgées. L'automobile permet de se rendre au club du troisième âge, chez des amis et facilite les visites aux enfants et aux petits-enfants. Il s'agit pour les personnes âgées de prolonger le sentiment d'autonomie et par ce biais, de refouler la conscience de sa propre finitude.

Dans le même temps, plus loin de son rôle social, l'automobile demeure une sorte de prolongement de l'espace intime et domestique. Car un sentiment d'angoisse et parfois même de persécution semble dominer certaines personnes âgées. Ces difficultés encouragent certaines personnes âgées à déléguer leur capacité de mobilité à un tiers. Madame LM, 66 ans, Toul, nous confie « *Parce que j'ai plus envie, j'ai peur du progrès, j'ai peur des cartes bleues, y'a rien à faire, j'ai peur du progrès [...] maintenant, mon mari a tout pris en main, je me décharge* ».

La situation de Madame LM est significative du phénomène de la déprise forgé par Jean-François Barthe, Serge Clément et Marcel Drulhe⁴⁰. Ce concept exprime la tension entre « l'éloignement du monde » et « le maintien dans le monde ». Pour les auteurs, la déprise exprime un « processus de réorganisation des activités qui se produit au cours de l'avancée en âge, au fur et à mesure que les personnes qui vieillissent doivent faire face à des contraintes nouvelles : une santé défaillante et des limitations fonctionnelles croissantes, une fatigue plus prégnante, une baisse de leurs opportunités d'engagement, une conscience accrue de leur finitude ».

³⁹ Drulhe. M, « Vieillir et conduire : usages et représentations », rapport final de recherche pour la fondation MAIF, CERS Université de Toulouse le Mirail, Toulouse, p.6, 2002.

⁴⁰ Barthe. J-F, Clément. S, Drulhe. M, « Vieillesse ou Vieillissement? Les processus d'organisation des modes de vie chez les personnes âgées », *Les Cahier de la Recherche sur le Travail Social*, n° 15, Caen, p 11-31, 1988.

Le comportement de Madame LM se caractérise par un rapport angoissant au monde, pour autant, rien n'indique qu'elle s'abandonne à un fatalisme sans issue : « *Il ne faut pas se laisser aller... après on a plus de dialogue, on ne voit plus personnes, on n'a plus rien* ».

Lorsque Madame LM s'en remet à son mari, elle mobilise une stratégie d'adaptation qui vise à la maintenir au monde, à conserver son environnement social. L'automobile apparaît comme un espace rassurant et intime qui participe à sécuriser certaines personnes âgées en situation de déprise. À ce titre, Monsieur L, 80 ans, Malavillers, nous concède, « *Et puis on est chez soi dans la voiture* ».

Au sentiment de sécurité et d'intimité s'ajoute la dimension de conduite plaisir. Monsieur LX, l'exprime en ces termes, « *moi, j'ai toujours conduit, j'aime bien conduire* ». Madame B M-A, 62 ans, Audun Le Roman, complète « *une fois que je suis partie, je suis partie, ça va tout seul [...] j'ai jamais eu peur, j'adore rouler* ». La dimension plaisir est elle aussi constitutive du mode de transport privilégié par les personnes âgées.

Ce qu'il faut retenir :

L'utilisation de l'automobile s'inscrit dans le prolongement des pratiques de la vie active. Bien souvent, les personnes âgées se déplaçant en automobile n'anticipent pas ou peu les contraintes affectant l'entrée dans la vieillesse. La pratique automobile marque le désir d'indépendance et renforce le sentiment d'être autonome. Lorsque les premiers signes de déprise apparaissent, l'automobile se fait intime et rassurante comme un prolongement de l'espace domestique.

3. Regard sur la pratique des transports en commun

L'organisation des systèmes de transport en commun semble s'inscrire dans une logique de progrès, de sorte que dans l'imaginaire, les transports d'aujourd'hui sont nécessairement plus efficaces que ceux d'hier.

À notre plus grande surprise, nombre de personnes âgées ont évoqué avec nostalgie l'organisation des transports en commun de leur jeunesse. Madame LM, 66 ans, Toul, témoigne « *Mais nous, dans le temps, on avait des navettes à quatre heures et à neuf heures le soir, on avait des petites camionnettes qui venaient nous chercher, on n'avait pas besoin de voiture comme maintenant* ». Madame LM évoque une époque où le transport jusqu'au lieu de travail était souvent pris en charge par l'employeur.

Les personnes âgées évoquent aisément la complexité des transports en commun, Madame WM, 90 ans, Homécourt, se souvient « *on prenait beaucoup les transports en commun en ce temps là, c'était pas comme aujourd'hui [...] aujourd'hui, c'est un peu plus difficile de se déplacer, parce que c'est compliqué maintenant, les bus on y comprend plus grand-chose* ». Madame WM évoque la nécessité d'être accompagnée, « *pour monter et tout, il faudrait que quelqu'un m'aide* ». Cette proposition nous rappelle que l'utilisation d'un mode de transport relève d'une forme d'apprentissage. De fait, il devient difficile pour une personne âgée de réinvestir les transports en commun dès lors qu'elle en a abandonné la pratique depuis trop longtemps.

À défaut d'un accompagnement spécifique puisque le transport à la demande n'est pas développé sur tous les territoires du département, les personnes âgées, notamment les femmes, mobilisent une stratégie de déplacement en groupe. Peu d'individus nous ont déclaré voyager seul dans les transports en commun. Les déplacements en groupe sont fréquents dans les foyers résidence où les femmes déclarent voyager « *entre amies* », « *avec des copines* ».

Si la pratique du déplacement en groupe est un moyen de faciliter la mobilité et de gérer l'appréhension ou l'angoisse des transports en commun, elle est également un trait distinctif homme/femme dans le rapport au moyen de transport. Mobiliser la notion de genre est l'occasion de rappeler le pendant relationnelle des femmes dans le rapport à la mobilité. Se déplacer « *entre amies* » est un moyen de renforcer son rapport aux autres. Les hommes pour leur part, attachent une plus grande importance aux aspects techniques. Concernant les transports collectifs, Monsieur LX,

80 ans, Malavillers, nous explique « *besoin d'espace, il faut qu'ils desserrent [...] les voyages touristiques, c'est trop long, trop peu confortable [...] moi j'ai un Picasso (voiture familiale type monospace), c'est facile* ». La perception des transports en commun que l'on soit un homme ou une femme pèse différemment sur les modalités de transport.

Ce qu'il faut retenir :

Les personnes âgées évoquent avec une certaine nostalgie les transports en commun de leur jeunesse. La pratique du transport collectif a souvent été rompue avec l'arrivée d'une automobile dans le foyer. Dès lors, réinvestir les transports en commun se révèle une tâche complexe. La pratique du déplacement en groupe est une stratégie qui vise à mieux gérer l'appréhension de ce mode de déplacement. Elle relève par ailleurs de la visée relationnelle qu'entretiennent les femmes avec la mobilité.

Préconisation

Afin de rendre encore plus opérante la communication autour du TAD en Meurthe-et-Moselle et considérant la sur-représentation des femmes parmi les personnes âgées, il nous semble déterminant considérer le facteur relationnel. Pour cela, il est nécessaire d'envisager une communication collective au sein des différents lieux de vie ou de rencontre des personnes âgées. Favoriser le déplacement en groupe est un moyen de faciliter l'apprentissage du TAD et par conséquent, d'améliorer son efficacité.

II. Le réaménagement des pratiques

Le passage à la retraite, s'il bouleverse l'organisation de la vie quotidienne, ne serait-ce que par le temps libre qu'il génère, n'est pas significatif d'un bouleversement de la mobilité. Au contraire, notre enquête démontre une tendance au prolongement de la vie active, à la continuité des pratiques. Le passage à la retraite n'est donc pas le facteur explicatif d'un changement de comportements mais plutôt d'un réaménagement des modes de faire.

Aussi, devons nous déterminer quels facteurs participent à la modification des pratiques de mobilité. Pour Vincent Caradec⁴¹, professeur de sociologie à l'université de Lille III, « l'individu vieillissant est amené à réaménager son existence en fonction des contraintes qu'il doit affronter ». Qu'il s'agisse de la perte d'un conjoint, d'une incapacité physique et/ou psychologique, d'une situation d'isolement vis-à-vis la famille proche ou enfin d'un environnement social et géographique inadapté à la situation de la personne âgée, nous devons délimiter les facteurs encourageant la perte de la mobilité.

Les différentes contraintes physiques, psychologiques ou sociales sont-elles des freins absolus à la mobilité des personnes âgées ? Ou au contraire, sont-elles significatives d'un réaménagement de la mobilité quotidienne ? Ce questionnement nous conduira à analyser les différentes stratégies de mobilité mises en œuvre par les personnes âgées. Au travers de certaines modalités de déplacement, nous montrerons combien la volonté de préserver son autonomie est prégnante chez les personnes âgées.

Si la volonté de préserver son autonomie est très grande chez les personnes âgées, arrive irrémédiablement le temps de la rupture et du repli sur soi. L'avancée vers le grand âge qui s'il n'est pas borné avec précision, concerne en majorité les personnes âgées de 80 ans et plus, se caractérise par une difficulté accrue à adhérer à la société actuelle. Cette forme de déprise abandon devra être détaillée afin de mieux saisir la situation de ces individus pour la plupart non-mobile.

⁴¹ Caradec.V, « le vieillissement au grand âge », *Sciences Humaines*, n°193, P-54, Mai 2008.

1. Vers la perte de mobilité

Le problème du veuvage : s'il convient de caractériser les éléments encourageant la perte de mobilité, il nous revient en premier lieu d'aborder les problèmes relatifs au veuvage. Selon l'OCIRP⁴², il y a 5,6 fois plus de veuves que de veufs en France. Les femmes sont donc plus durement touchées par le veuvage. Au-delà du manque affectif, la perte du conjoint bouleverse l'organisation de la vie quotidienne dont la mobilité est bien souvent une condition.

Les caractéristiques de notre population d'étude, nous ont conduit à rencontrer un nombre important de femmes veuves. Et dans leur majorité, ces femmes ne possédaient pas le permis de conduire. Dans la plupart des cas, le conjoint assumait la fonction de relais à la mobilité. Madame PA, 81 ans, Homécourt, nous explique « *tant que j'avais mon mari, on allait souvent en voiture* ». Madame WM, 90 ans, Homécourt, ajoute « *c'est mon mari qui conduisait, mais il est mort ça fait 34 ans* ». De fait, la disparition du conjoint implique un bouleversement des pratiques de mobilité.

La non possession du permis de conduire s'apparente à une sorte d'effet de génération. Notre enquête montre que dans une majorité de situation, les femmes qui ne conduisaient pas faute de permis de conduire assumaient la fonction de mère au foyer. Outre le caractère éminemment masculin qui régissait et qui régit peut-être encore la conduite automobile, le conjoint, de par son activité salariée et les déplacements qu'elle supposait, se trouvait être le seul détenteur du permis de conduire. Certaines femmes avaient donc intériorisé que la conduite automobile était dévolue au mari. Cela se traduit dans le discours par : « *j'avais pas besoin* », « *c'était comme ça* ».

Mais d'autres évoquent un problème financier au sein du foyer. Madame PA, 81 ans, Homécourt, nous confie « *j'ai toujours voulu y aller à l'auto-école, mais on a dû faire un sacrifice pour acheter une voiture, et j'avais quatre enfants* ». L'insuffisance des ressources financières au sein du foyer semble, du moins en partie, expliquer la non possession du permis de conduire chez certaines femmes de cette génération. Notons que parmi la génération des jeunes retraités, les femmes sont plus nombreuses à posséder le permis de conduire et un véhicule. Plus qu'un changement de mentalité, l'activité salariée a pour beaucoup participé à transformer la mobilité des femmes qui de fait, n'étaient plus contenues dans le seul univers domestique.

⁴² Sources OCIRP (Organisme Commun des Institutions de Rente et de Prévoyance), Janvier 2009.

Les incapacités physiques et/ou psychologiques : parmi les éléments susceptibles de rompre avec la continuité dans la pratique des transports, les problèmes de santé sont souvent mobilisés par les personnes âgées. Pour Madame LM, 66 ans, Toul, le déplacement est devenu un problème dès lors qu'elle a rencontré un problème de santé « *Depuis que j'ai été opérée il y a un an et demi, c'est me déplacer tous les matins, je fais des crises d'angoisses* ». Ici, le problème de santé est prolongé par un sentiment d'angoisse et d'insécurité. Madame LM ajoute « *là je me suis fait violence ce matin pour aller au marché* ».

Ce problème de santé contraint Madame LM à réenvisager ses pratiques de mobilité : « *vaut mieux que je sois avec mon mari, c'est plus sûr, moi je ne veux plus conduire [...] Toute seule, j'aurais peur que les réflexes...surtout avec ce handicap là* ». La situation de Madame LM nous rappelle encore une fois à la notion de déprise que nous avons évoquée plus tôt. Sa situation de santé, malgré son jeune âge, implique le sentiment de ne plus pouvoir suivre.

La dispersion des soutiens familiaux : Si ce phénomène reste minoritaire parmi les individus que nous avons entretenu, il nécessite néanmoins que l'on s'y attarde. Dans leur grande majorité, les personnes âgées déclarent vivre à proximité de leur famille proche. Mais le phénomène d'éclatement des cellules familiales, souvent corrélé au divorce au sein du couple, se caractérise, par ailleurs, par une dispersion des enfants sur les zones d'emplois potentielles. Ce phénomène participe à éloigner la famille proche des personnes âgées et par conséquent, de les priver d'un relais à la mobilité potentiel.

Pour Madame CX, 58 ans, Toul, qui suite à un problème de santé, n'est plus en capacité de conduire, l'éloignement de sa famille proche constitue un handicap à la mobilité, « *je suis toute seule, ma fille est à Paris et mon frère est à Rouen, donc...* ». Si nous ne pouvons conclure des propos de Madame CX que sa mobilité est directement freinée par l'absence de sa famille proche, nous pouvons néanmoins considérer qu'elle est au moins ralentie. Nous verrons plus tard combien le recours à l'aide familiale est déterminant dans les stratégies de déplacement mobilisées par les personnes âgées.

L'absence de service de proximité en milieu rural et péri-urbain : la désertification en matière de services administratifs, de santé et de consommation en milieu rural et parfois en milieu péri-urbain n'est pas un facteur direct de la perte de mobilité. Considérons plutôt qu'il vient s'agréger aux problèmes que nous avons cités plus tôt. Il n'est pas rare qu'une personne âgée cumule au moins deux facteurs inhibant sa mobilité.

Être veuve et souffrir d'un handicap physique et/ou psychologique peut s'avérer désastreux en terme de mobilité, dès lors que l'on se retrouve isolé de tout service de proximité. Pour les ruraux et les banlieusards âgés, l'automobile participe à faire lien avec la société. Une fois ce lien rompu, l'avancée en âge prend la forme d'une vieillesse domestique. À ce titre, il convient de soutenir toutes les actions qui visent à faciliter l'installation de nouveaux commerçants et de nouveaux médecins. À l'image de la petite commune de Batilly qui a encouragé financièrement l'installation d'un jeune épicier.

Ce qu'il faut retenir :

Le problème du veuvage est déterminant de la diminution de la mobilité des personnes âgées.

Toute une génération de femmes sans permis de conduire se trouve en difficulté de déplacement. Les différentes incapacités physiques et/ou psychologiques impliquent également de réorganiser ses pratiques de mobilité. La dispersion géographique des soutiens familiaux et l'absence de services de proximité en milieu rural et péri-urbain sont des facteurs aggravant la perte de mobilité des personnes âgées.

2. Les stratégies de mobilité

L'aperçu non exhaustif des facteurs perturbant la mobilité des personnes âgées nous permet de mieux saisir les éléments de rupture avec les anciennes pratiques. Néanmoins, la plupart des contraintes que nous avons évoquées trouvent une parade. Dans la plupart des cas, les personnes âgées affectées par le décès du conjoint et/ou par un problème de santé, mettent en place une stratégie de « rebond »⁴³. Plutôt que de s'abandonner à une vieillesse domestique trop prématurée qui consiste à un repli sur soi au sein du foyer, les personnes âgées tentent de renouer avec leur pratique de mobilité, pour un temps, délaissée.

⁴³ Caradec.V, « L'épreuve du grand âge », *Retraite et Société*, p-19, n°52, Octobre 2007.

La réorganisation des déplacements : le trait commun à toutes les stratégies mobilisées par les personnes âgées relève d'une forme de routinisation. Comprenons que les déplacements sont organisés de manières invariables. Madame DX, 70 ans, Toul, nous explique « *on sort un petit peu, parce qu'on a eu un pépin de santé il y a un an, donc on sort moins quand même* ». Le « pépin » de santé évoqué par Madame DX semble le moteur d'une réorganisation de son quotidien, « *les commissions, moi, j'ai réduit à une fois par semaine ou tous les quinze jours* ». Il nous faut comprendre que Madame DX ne renonce pas à sa mobilité, mais qu'elle s'adapte aux nouvelles contraintes qui se présentent à elle.

Les problèmes de santé de Madame DX sont couplés à une sorte de sentiment d'insécurité, « *Ben parce que quand vous allez dans les hypermarchés ou les trucs comme ça, un, y'a déjà plein de monde, deux, les gens ne sont pas sociables* ». La faible fréquence et l'organisation des déplacements aux heures les plus creuses de la journée sont l'occasion de préserver le sentiment de sécurité.

Monsieur LX, 80 ans, Malavillers, procède également de ce type d'adaptation concernant les voyages, « *on a travaillé pour prendre des vacances, on en prendra bientôt plus, on va en Bretagne en deux étapes et puis c'est tout* ». La maladie dont souffre l'épouse de Monsieur LX, l'a contraint à réaménager ses déplacements, « *quand on va quelque part, il faut être tout près* ». La mobilité réduite qui affecte son épouse est ici le déclencheur d'une réorganisation des pratiques de transport.

Dans cette perspective, la routinisation ou la réorganisation des déplacements est une forme d'adaptation du quotidien qui rompt avec les pratiques de la vie active. L'accident de santé ou la perte du conjoint fait office de déclencheur et active la conscience de sa propre finitude. Dès lors, les pratiques de mobilité sont réaménagées.

Les relais à la mobilité: lorsque toutes les solutions de déplacement autonome ont été épuisées, le recours aux solidarités familiales apparaît comme une stratégie de relais à la mobilité. Dans cette situation, les personnes âgées souhaitent se déplacer, mais ne disposent d'aucunes autres solutions matérielles que d'avoir recours à la famille proche. Le décès du conjoint de Madame PA, 81 ans, Homécourt, a bouleversé son rapport à la mobilité « *tant que j'avais mon mari, on allait souvent en voiture, et puis il est décédé et j'ai eu mes enfants pour me prendre* ». La mobilité de Madame PA, auparavant dépendante de son mari, est aujourd'hui conditionnée par le soutien de ses enfants, qui agissent comme relais à sa mobilité.

Madame PA déclare plus loin, « *Ben moi, j'ai des enfants qui m'emmènent, j'ai pas de problème vous voyez* ». Le recours à l'aide familiale est une stratégie qui vise à prolonger le sentiment d'autonomie. Lorsque Madame PA déclare « *j'ai pas de problème* », elle nous signifie son autonomie vis-à-vis de la mobilité. L'autonomie revendiquée par les personnes âgées ne se situe pas tant au niveau de la famille qu'au niveau de l'aide publique et des aidants professionnels.

Retarder l'intervention des aidants professionnels, c'est aussi se garantir une indépendance plus grande, mais également la possibilité de prolonger son inscription au monde et d'éviter ainsi une vieillesse domestique trop précoce. Dans la plupart des cas, les personnes âgées en réfèrent d'abord à la famille, voire au voisinage, avant de solliciter une aide publique (le recours aux aidants professionnels type « aide ménagère » reste très minoritaire dans le soutien à la mobilité).

Parmi les relais à la mobilité, nous pouvons citer la pratique du déplacement solidaire que nous avons développée en amont. Cette pratique organisée autour d'un cercle proche de voisinage ou d'amis en possession d'un véhicule s'apparente à une forme d'adaptation aux contraintes liées à l'âge. Bien au-delà de sa visée utilitaire, le déplacement solidaire est une occasion de faire lien, de rester en prise avec le monde. Au regard des éléments de notre enquête, il s'avère que cette pratique est majoritairement féminine. Cela n'est pas sans rappeler l'importance de la visée relationnelle et/ou sociale qu'entretiennent les femmes avec la mobilité.

Ce qu'il faut retenir :

Pour renouer avec la mobilité, nombre de personnes âgées mettent en œuvre une stratégie de « rebond ». Les personnes vieillissantes réorganisent leurs déplacements de manière routinière, de sorte à minimiser les impondérables et à préserver le sentiment de sécurité. Lorsque se déplacer seul n'est plus envisageable, les seniors ont recours à une stratégie de relais à la mobilité. Cette pratique convoque les membres d'un cercle de proche qui font office de personnes-relais. Le déplacement solidaire est une forme de relais à la mobilité.

3. Le moment de la rupture et de l'absence de mobilité

Nous l'avons évoqué plus tôt, les personnes vieillissantes subissent une tension entre éloignement du monde et maintien dans le monde. Si toutes les stratégies de mobilité que nous avons évoqué visent à se maintenir dans le monde, à prolonger le sentiment d'autonomie, il reste que pour certaines personnes qui avancent vers le grand âge, il n'est plus question de solutionner le problème de mobilité. Non pas tant parce qu'elles ne le peuvent plus, qu'elles ne le veulent plus.

Monsieur CR, 85 ans, Chaligny, évoque avec fatalisme l'abandon de certaines pratiques de mobilité, « *on est parti en vacances comme tout le monde, on a été sur la côte d'Azur, en Autriche, on a été en Bretagne. Et puis maintenant, bon, ça ne vaut plus le coup [...] je n'ai plus envie de sortir, on me paierait pour aller sur la côte d'Azur, je crois que maintenant j'irais pas* ».

Les propos de Monsieur CR n'indiquent pas une mobilité impossible, relative à un handicap trop important, mais plutôt un manque d'envie marqué par une forme de contentement ou d'acceptation, « *Mais dès qu'on est limité par l'âge et bien...j'aime bien ma tranquillité [...] mais c'est sûr, avec l'âge, et puis c'est tout, il faut faire avec* ».

Le principe de non-mobilité n'implique pas une impossibilité de se déplacer, mais bien une volonté de se restreindre au cadre domestique, de se contenter de la petite activité de jardinage, des causeries avec les voisins et la famille. Pour Madame GG, 86 ans, Villey saint Etienne, ne plus se déplacer n'apparaît pas comme un problème, « *non, moi je suis bien comme ça, je fais mes petits trucs et c'est bien comme ça* ». Accepter d'être non-mobile, se replier sur l'univers domestique et par conséquent, abandonner certaines pratiques, revient en quelques sortes à privilégier un sentiment de sécurité, de bien-être, loin du tumulte de la vie active et de l'étrangeté du monde contemporain.

Ce principe de non-mobilité ne doit pas occulter des situations où la santé des personnes âgées les prive d'une mobilité plus importante. Dans ce cas, pour palier à une offre de transport insuffisante, certaines personnes âgées ont recours aux aidants professionnels. L'aide ménagère devient une personne-relais à la mobilité. Ces propos recueillis dans un cadre informel, témoignent du recours aux services d'aides à domicile pour le ravitaillement alimentaire ou médicamenteux. Ces pratiques ne sont pas sans conséquences sur un plan réglementaire et/ou législatif. Sans négliger le caractère altruiste de ces pratiques, il en demeure qu'elles posent le problème de la confidentialité de

certaines informations médicales, car obtenir des médicaments, nécessite une ordonnance, mais aussi une carte de sécurité sociale. Il nous semble qu'il faudrait veiller à rendre ces situations plus transparentes.

Lorsque l'absence de mobilité devient trop pesante, qu'elle isole, certaines personnes âgées font le choix de la mobilité résidentielle. Plutôt que de chercher un moyen de déplacement vers les autres, certains font le choix de vivre parmi les autres. C'est le cas de Madame PA, 81 ans, Homécourt, qui a choisi de vivre en foyer résidence, « *j'ai vendu ma maison et c'est ma petite fille qui l'a rachetée [...] moi je trouve qu'on vit mieux ici (au foyer résidence), je revis, je refais une deuxième vie..., l'hiver j'étais..., le soir tout ça, c'était morne hein* ». La mobilité résidentielle participe à rompre avec la solitude. Le nouveau réseau de sociabilité permet en partie de pallier à l'absence de mobilité. Avoir recours au foyer résidence relève également d'une acceptation de sa condition de personne vieillissante. C'est reconnaître les limites de son autonomie et accepter l'idée de sa propre finitude.

Ce qu'il faut retenir :

L'avancée vers le grand âge implique une forme de renoncement à la mobilité. Dès lors que les personnes âgées s'éloignent du monde, elles se replient vers une vieillesse domestique faite de petites activités comme le bricolage ou le jardinage. L'absence de mobilité n'implique pas forcément une impossibilité de se déplacer, mais plutôt une volonté de se contenter du cadre domestique. La mobilité résidentielle reste l'occasion de préserver un environnement social satisfaisant et de pallier une absence totale de mobilité.

CONCLUSION

Le Transport A la Demande, sorte de taxi collectif, se présente comme une réponse politique à la mobilité des personnes âgées. La flexibilité des horaires, la desserte en porte à porte, l'accompagnement, le coût pour l'utilisateur et l'utilisation de petits véhicules de type minibus, place le TAD comme un mode de déplacement intermédiaire entre la voiture personnelle et les lignes régulières de transport en commun classique. Le Taxi Ted et le TMM+ illustrent à propos l'intérêt de ce mode de transport innovant. Souvent, le TAD se spécialise et vise les personnes âgées et/ou à mobilité réduite.

Ce mode de transport innovant reflète-t-il les aspirations des personnes âgées que nous avons rencontrées ? De fait, les attributs du TAD sont particulièrement bien adaptés aux attentes des personnes âgées en demande d'une solution de transport. Mais le TAD est une solution de complément qui ne doit pas occulter les autres modalités de déplacement mobilisées par les seniors.

Si d'emblée le transport n'est pas ressenti comme un problème par les personnes que nous avons rencontrées, c'est que ces dernières déploient un ensemble de stratégies, tantôt relevant d'une continuité, tantôt relevant d'une adaptation aux contraintes.

L'utilisation de l'automobile ou des transports en commun relève bien souvent d'une assimilation ou d'un apprentissage au moins aussi long que la vie active. Au moment de la retraite, les pratiques de mobilité ne sont pas bouleversées, les modes de transport marginaux comme le VSL ou le taxi restent occasionnels. C'est ainsi que les pratiques de la vie active déterminent en partie les pratiques du passage à la retraite. Si la marche est une pratique dominante et caractéristique de l'espèce humaine, elle le demeurera au moment de la retraite, dès lors qu'aucun frein à la mobilité ne vienne contraindre ce type de mobilité.

Les habitudes de transport relèvent d'une continuité, si tant est qu'elles ne sont pas perturbées par une contrainte physique et/ou psychologique. La santé et le problème du veuvage, souvent couplés à une situation géographique défavorable en terme d'accessibilité aux moyens de transport, participent à freiner la mobilité de nos aînés. Lorsque les déplacements élémentaires deviennent trop complexes, il n'est d'autres solutions pour les seniors que de mettre en place des stratégies d'adaptation.

Le recours à l'aide familiale est privilégié par les personnes âgées en proie aux problèmes de mobilité. Les stratégies de relais à la mobilité comme le déplacement solidaire et le recours à l'aide familiale, ont la particularité de prolonger le sentiment d'autonomie des personnes âgées. Plus le recours aux aides publiques – souvent considérées comme de « l'assistance » – est tardif, plus le sentiment d'être autonome est important. De fait, il est primordial de ne pas négliger les stratégies mises en œuvre par les seniors, car elles participent à une construction identitaire et à la définition des conditions de leur vieillesse. Plus concrètement, mettre en œuvre une stratégie d'adaptation aux contraintes, c'est être acteur de son quotidien et éviter une entrée trop précoce dans la vieillesse domestique.

Le moment de l'absence de mobilité est significatif d'une entrée dans la vieillesse domestique où les personnes âgées préfèrent se contenter de petites activités de jardinage et de bricolage. Dans cette situation, nombre de nos aînés font le choix de ne plus se déplacer et de s'en tenir à l'univers domestique, moins soumis aux impondérables et plus sécurisant que le monde extérieur.

Nous l'avons dit plus tôt, les pratiques de la vie active déterminent en partie les pratiques de la vieillesse. Anne Marie Guillemard, professeur de sociologie à l'université de Paris V, éclaire cette réalité, « élaborer, comme on le fait aujourd'hui, une politique sociale pour personne âgée se limitant à des actions sur les conditions de vie de la population retraitée, ne peut conduire qu'à un aménagement partiel de la situation. Ce n'est qu'en agissant sur le montant et la nature des ressources accumulées au cours de la période productive de l'existence qu'il sera possible d'apporter des solutions aux problèmes des personnes âgées »⁴⁴.

Intervenir sur les conditions de vie des personnes vieillissantes, c'est aussi veiller à ce que l'entrée dans la vieillesse ait été anticipée. Les conditions de vie de la vie active, tant sur un plan social, économique que symbolique, sont déterminantes des conditions de vie du vieillissement. Nul n'est donc besoin de rappeler que la prévention des risques liés à l'avancée en âge est la condition d'une vieillesse émancipatrice et épanouissante. Comprendre les pratiques de mobilité de nos aînés, revient en partie à comprendre nos propres pratiques. Et à l'aube d'une révolution écologique, d'une prise de conscience environnementale, comment ne pas envisager d'amorcer un bouleversement de nos pratiques de mobilité, en privilégiant un mode de transport collectif à la fois souple et respectueux de l'environnement.

⁴⁴ Guillemard A. –M, « De la retraite mort sociale à la retraite solidaire. La retraite, une mort sociale (1972) revisitée trente ans après », *Gérontologie et Société*, n° 102, p. 53-66, 2002.

BIBLIOGRAPHIE

Articles

- **Barthe. J-F, Clément. S, Drulhe. M,** « Vieillesse ou Vieillissement? Les processus d'organisation des modes de vie chez les personnes âgées », *Les Cahier de la Recherche sur le Travail Social*, n° 15, Caen, p.11-36, 1988.
- **Caradec.V,** « le vieillissement au grand âge », *Sciences Humaines*, n°193, P-54, Mai 2008.
- **Caradec.V,** « L'épreuve du grand âge », *Retraite et Société*, p-19, n°52, Octobre 2007.
- **Drulhe. M,** « Vieillir et conduire : usages et représentations », rapport final de recherche pour la fondation MAIF, CERS Université de Toulouse le Mirail, Toulouse, 2002.
- **Guillemard A. –M,** « De la retraite mort sociale à la retraite solidaire. La retraite, une mort sociale (1972) revisitée trente ans après », *Gérontologie et Société*, n° 102, p. 53-66, 2002.
- **Le Breton E,** « Le Transport à la demande comme innovation institutionnelle », *Flux*, n°43, p. 58, Janvier-Mars 2001.
- **Mollenkopf H, Marcellini F, Ruoppila I,** « La mobilité des personnes âgées en Allemagne et en Europe », *Retraite et Société*, N°26, 1999.

Ouvrages

- **Caradec V,** *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*, collection 128, éditions Armand Collin, 2004.
- **Castex E,** *Le Transport À la Demande en France : de l'état des lieux à l'anticipation*, Thèse de doctorat de géographie, Université d'Avignon et des pays de Vaucluse, Laboratoire UMR ESPACE, 2007.
- **Guérin S,** *La Société des seniors*, Paris, Michalon, 2009.
- **Guillemard A-M,** *La retraite, une mort sociale*, Paris, Mouton, 1972.
- **Lalive D'Épinay C. et al** (GUGRISPA), *Vieillesse. Situations, itinéraires, et modes de vie des personnes âgées aujourd'hui*, Saint-Saphorin (Suisse), éditions Georgi, 1983.

Sources Internet

- <http://www.innovations-transports.fr> : Solutions de transport.
- <http://www.rhone-alpes-futur.org> : Mobilité quotidienne, modes de vie et vieillissement démographique.
- <http://www.certu.fr> : Mobilité des personnes âgées.
- <http://www.cg54.fr> : Écoscopie de la Meurthe et Moselle (Mars 2008).
- <http://www.ted.cg54.fr> : Informations sur le Taxi Ted et les transports en Meurthe et Moselle.

ANNEXES

Annexe N°1 : Grille d'entretien

Annexe N°2 : Entretien individuel avec Mme BM-A, 62 ans, Audun-le-Roman

Annexe N°3 : Entretien collectif avec les membres du club du 3ème âge de Villey-Saint-Etienne

Annexe N°4 : Entretien avec M Robert DEFER, Maire de Batilly

Annexe N°5 : En 2020, « un vieillissement de la population sera significatif », *Le Républicain*

Lorrain, 09/02/2009

Annexe N°6 : Les transports en ligne de mire, *Le Républicain Lorrain, 23/02/2009*

Annexe N°7 : Les transports... en commun, *L'Est Républicain, 17/03/2009*

Annexe N°8 : 5è risque, *L'Est Républicain, 17/05/2009*

ANNEXE N°1 : GRILLE D'ENTRETIEN

INTRODUCTION :

- ♦ Quels sont les problèmes principaux que vous rencontrez dans votre vie quotidienne ?
- ♦ Vous déplacer est-il aujourd'hui un problème ?

I. LA MOBILITE QUOTIDIENNE :

- Aujourd'hui, quels types de transport utilisez-vous ?
- A quel(s) mode(s) de transport êtes-vous le plus attaché ?
- Pourquoi utilisez-vous ce(s) mode(s) de transport ?
- Quelles sont les raisons principales de vos déplacements ? (santé, course, amis, vacances, familles, loisirs, administration...)
- Quelles sont vos destinations (lieu de déplacement) privilégiées ? A quelle fréquence ?

II. TRANSPORTS ET REPRESENTATIONS :

- Vous arrive t-il d'emprunter les transports en commun ? Pourquoi ?
- Les moyens de transport existant ou à votre disposition vous conviennent-ils ?
- En quoi les systèmes actuels de transport peuvent-ils être améliorés ?
- Selon vous qu'est-ce qu'un transport adapté à vos besoins ?

III. LES STRATEGIES DE DEPLACEMENT :

- Avez-vous modifié vos pratiques de transport ces dernières années ? Pourquoi ?
- Vous arrive t-il d'utiliser d'autres transports que la voiture et les transports en commun ? (vélo, co-voiturage, réseau, amis, asso ...)
- Vous arrive t-il de limiter vos déplacements ? (coût, distance, fatigue, appréhension...)
- Certains déplacements représentent-ils une contrainte et/ou une difficulté ?
- Vous est-il déjà arrivé de songer à déménager et/ou à changer de lieu de vie et de résidence ?

IV. LES PRATIQUES DE TRANSPORT AVANT LA RETRAITE ET L'APPROCHE DE LA RETRAITE :

- Pouvez-vous me dire quelle était votre activité professionnelle avant votre retraite ? (Niveau de vie et de revenu)
- Comment vous déplaçiez-vous alors ? (activité professionnelle, loisirs, santé, amis, famille etc.)
- Avez-vous le sentiment de moins vous déplacer ? Pour quelles raisons ?
- Comment avez-vous appréhendé votre retraite (crainte, joie, déchirement, satisfaction ?
- Si vous aviez le choix, quel mode de transport privilégieriez-vous ?
- Sur certains territoires, des services sont organisés de façon à rapprocher personnes âgées et handicapées. Qu'en pensez-vous ?

V. RENSEIGNEMENTS PERSONNELS :

NOM Prénom (ou initiales)

Lieu de résidence

Âge

ANNEXE N°2 : ENTRETIEN Mme BM-A, 62 ans, AUDUN-LE-R OMAN

RA : Quels sont les problèmes que vous rencontrez dans votre quotidien ?

BMA : Moi, ce qui me chagrine le plus, c'est que j'ai peur de...par moment, j'ai des trous de mémoire et j'ai peur que se soit la maladie qui commence, voyez. Et c'est ça qui me travaille...J'ai peur d'avoir la maladie d'Alzheimer plus tard. Parce que ça commence toujours par un...Mais on me dit toujours « mais non, c'est toi qui pense trop ». J'ai peur de cette maladie là. C'est vrai que les gens qui ont cette maladie sont bien dans leur petit monde, mais nous qui avons toujours notre tête, quand on les voit comme ça....Pourvu que cela ne devienne pas comme ça. Finir comme ça c'est ma hantise.

RA : Vous déplacer est-il un problème ?

BMA : Non, non.

RA : Quels types de transport utilisez vous ?

BMA : Moi, j'ai ma voiture personnelle. Alors je me dis « faut que soit bien concentrée » parce que, hein... J'ai jamais eu peur, j'adore rouler. Mais si j'oublie des trucs ou que je fais de travers, pourvu que ça ne m'arrive pas sur la route, c'est ça. Mais une fois que je suis au volant... Une fois que je suis partie, je suis partie. Ça va tout seul. Mais c'est quand je suis ici, c'est vrai que je veux faire vite, vite, vite... Enfin, je suis en retraite maintenant. Mais je me dis « ça ne sert à rien, tu as le temps maintenant, je suis en retraite »

RA : Vous êtes très attachée à votre voiture ?

BMA : Oui, oui, ici, sans, je ne pourrais rien. Parce que ça fait sept ans que je suis ici, par obligation...enfin bref...euh...Mais je veux dire que vivre toute la journée ici, je ne pourrais pas.

RA : Pour quelles raisons êtes vous ici ?

BMA : Ben euh, j'ai un gros problème avec mon ex-mari qui était très gentil au départ mais qui a pétié les plombs, qui a failli me tuer, je me suis sauvée en pleine rue. Donc je suis allée trois semaines chez ma fille et j'ai dit « je vais aller voir Monsieur le Maire d'Audun le Roman si y'a pas un logement parce qu'on peut pas toujours vivre chez ses enfants, hein. Et il m'a dit qu'il y avait un logement. Ici je n'ai pas à me plaindre, je lis, je sors, j'ai la voiture, j'ai mon petit fils à m'occuper les midis. Donc personnellement, je ne m'ennuie pas. Mais si je restais dans le couloir comme certaines grands-mères, à parler toujours de maladies...non. C'est une chaîne sans fin.

RA : Pourquoi utilisez vous tant votre voiture ?

BMA : Ben, ma voiture, ça me permet d'oublier certaines choses parce que quand vous êtes sur la route, vous êtes obligée de penser à ce que vous faites. Et puis je vais chez des amis, je sors, je vais au cinéma. Vous voyez...ça m'aère. J'oublie un peu ce qui est arrivé en arrière. Bon avec les années, ça commence un petit peu à s'oublier. Mais on ne peut pas oublier, on ne peut pas. J'ai été soigné par un psychologue mais...c'est pas facile. Mais au bout de deux ans, ça allait un peu mieux, alors j'ai arrêté.

RA : Quelles sont les raisons principales de vos déplacements ?

BMA : Bah les courses, chez le docteur, le coiffeur, cinéma, restaurant, voir mes enfants. Vous voyez, il faut que je sorte, je ne pourrais pas rester un mois enfermée ici. Il faut que je sorte.

RA : Quelles sont vos destinations privilégiées ?

BMA : Je vais à Thionville...partout, hein. Je vais un peu partout. La preuve c'est que j'ai une

voiture, elle-même pas un an et j'ai déjà fait 12000 kilomètres. Voyez que...bon, le plus que je suis allée, c'est jusque à Nancy. Voyez que je sors.

RA : Vous arrive t-il d'emprunter les transports en commun ?

BMA : Oui, oui, oui, quelques fois j'ai rendez vous à Nancy chez des médecins et quand c'est des périodes où il y a beaucoup de circulation, je vais jusqu'à Thionville, je laisse la voiture à Thionville et je prends le train. Ça m'arrive en effet. Mais ici, y'a plus tellement de bus ici, pour aller vers Briey je crois. Mais c'est plus comme avant, avant y'en avait beaucoup des bus. Mais bon, comme maintenant tout le monde a une voiture, donc euh...

RA : les moyens de transport à votre disposition vous conviennent-ils ?

BMA : Non, je suis satisfaite, moi, pour l'instant, ça me va. On verra par la suite. Je ne sais pas mais....

RA : Que serait un transport adapté aux besoins des personnes vieillissantes ?

BMA : Ben, par la suite, ou quelqu'un qui m'emmène, genre taxi ou faut trouver quelqu'un comme mes enfants, sinon...maintenant, je ne peux pas encore vous en dire plus.

RA : Avez-vous modifié vos pratiques de transport ces dernières années ?

BMA : Ah, ben la vitesse, elle est moins vite. On roule moins vite, hein. Vous verrez, hein. On ralentit quand même hein. Maintenant, je respecte (rires)...et c'est pas que de la faute des radars.

RA : Vous arrive t-il de limiter vos déplacements ?

BMA : Pas du tout, pas de soucis comme ça. Sauf quand je vais à Nancy et qu'il y a trop de circulation. Mais autrement, en général...ça va.

RA : Avez-vous déjà songé à déménager ?

BMA : Non, je pense partir, j'y pense. Normalement. Mais je ne veux pas partir non plus trop loin de mes enfants. Ça fait quarante ans que je suis à Audun Le Roman, alors... Je partirai bien sur Briey ou sur Metz. Ça se fera un jour ou l'autre et puis ici, c'est calme et tout, donc voilà.

RA : Quelle était votre activité professionnelle avant la retraite ?

BMA : Ben, moi, quand je me suis mariée, j'ai arrêté de travailler. Après j'ai travaillé cinq ans au Luxembourg, dans un hôtel. Puis mon ex-mari est tombé malade, ce qui fait que j'ai arrêté de travailler. Et après 2002, je suis arrivée ici, sans argent. Donc y'a fallu que je trouve du travail. Donc je me suis occupée des personnes âgées, jusqu'au mois de décembre dernier. Et là, j'ai arrêté, voilà c'est tout.

RA : Comment vous déplaçiez vous alors ?

BMA : Ben, je n'allais pas beaucoup, ici, dans le coin, moi. Moi, je n'ai pas voulu...si, j'ai eu quelques personnes à Villerupt, mais j'ai fait que pendant un an. Souvent, c'était ici à Audun Le Roman, alors naturellement, j'y allais à pied. Le chemin, c'était pas...

RA : Comment avez-vous appréhendé votre retraite ?

BMA : Euh...ça m'a ennuyée un petit peu parce que j'étais attachée à certaines personnes. C'était comme si c'était ma mère, tout en la respectant quand même. Ça m'a foutu...Mais dans le fond, j'étais contente quand même parce que j'ai eu des problèmes de santé. J'ai été opérée en septembre d'une tumeur aux reins, alors dans le fond j'étais contente d'être en retraite.

RA : Avez le sentiment de moins vous déplacer aujourd'hui ?

BMA : Non plus, mais quand on travaille, on remue pas pareil, c'est évident. Je n'ai jamais le temps de toute façon, je vous dis.

RA : **Que pensez vous du rapprochement entre personnes âgées et personnes handicapées ?**

BMA : Moi, je trouve que c'est super, c'est pas si mal cette façon de faire, voilà. Je peux guère en dire plus, je connais pas suffisamment. Mais je trouve quand même que pour les personnes âgées, il n'y a pas assez d'activités. Il faudrait, je ne sais pas, un animateur, ou quelque chose comme ça. Des spectacles et voilà tout.

Fin de l'entretien.

ANNEXE N°3 : ENTRETIEN CLUB DU 3ème ÂGE, VILLEY-ST-ETIENNE

- 1 : M FA, 58 ans.
- 2 : M TD, 65 ans.
- 3 : Mme GG, 86 ans.
- 4 : Mme CM, 75 ans.
- 5 : Mme CP, 77 ans.
- 6 : Mme JA, 85 ans.
- 7 : Mme LM, 71 ans.

DG : Quels sont les problèmes que vous rencontrez dans votre quotidien ?

- 2 : Moi, personnellement, rien.
- 6 : Les déplacements pour aller faire nos courses par exemple.
- 4 : Bon ben, moi, je commande, donc ça fait comme ça.
- 6 : Ah bon ?
- 4 : Ben oui, ça fait des années et des années.
- 3 : Moi, je prends que le poisson chez Thiriet.
- 2 : Mais on doit avoir tous un problème en commun, c'est les médicaments, avec les ordonnances pour aller les chercher à la pharmacie.
- 7 : Moi, j'ai été à la pharmacie à Liverdun et ils me les emmènent.
- 6 : Moi, quand les gosses vont à Toul, ils me les ramènent et pis c'est tout, hein.
- 1 : Oui, mais alors l'ordonnance, comment elle arrive là bas ?
- 4 : Le docteur peut l'envoyer par fax.
- 7 : Haselmann, il le fait ?
- 4 : Ben c'est-à-dire qu'il vient à la maison, les ordonnances sont illisibles, alors, hein, si on veut se faire ramener des médicaments...
- 5 : Il les écrit mal.
- 1 : De toute façon, ils écrivent tous mal.
- 7 : C'est vrai.

DG : Vous déplacer est-il un problème ?

- 4 : Ben mon mari, il est lourd et il ne peut plus se déplacer et pour le bouger, et ben...il faut être deux...
- 2 : Oui, mais là, c'est surtout une assistance individuelle, avec un conducteur. Et il faut le faire médicaliser.
- 4 : Ben moi, j'appelle ma fille.
- 2 : Ca arrive qu'on appelle les voisins par exemple.
- 5 : Ou y'a la solution des taxis ou effectivement les voisins.
- 2 : Ils ne sont sûrement pas trop sollicités, mais dans ces cas là, donc ça peut arriver.
- 5 : Ca dépend aussi des voisins que vous avez.

DG : Quels types de transport utilisez vous ?

- 2 : Mon véhicule personnel.
- 1 : Rien de particulier.
- 6 : Ben, c'est mes enfants moi, hein, pour tout. Ils sont tous les trois ici, alors...
- 7 : Je prends ma voiture.
- 5 : Moi, c'est mon mari jusqu'à présent.
- 2 : Oui, mais il ne sera peut-être pas toujours disponible.
- 4 : Moi, c'est ma sœur.
- 3 : Moi, je suis toute seule, j'ai quelqu'un...c'est ma femme de ménage qui vient. Elle m'emmène

le jeudi en commissions et pour aller faire des commissions à Toul, je prends l'autobus.

2 : Mon véhicule personnel, j'ai dit.

1 : Et moi, mon fauteuil électrique, il va quand même jusqu'à Toul.

5 : C'est mon mari moi, oui.

DG : A quel mode de transport êtes vous le plus attaché ?

5 : Bah, la voiture oui. Ben on va où on veut, mais je ne conduis pas.

6 : Oh bah, moi, c'est pareil, c'est les enfants qui m'emmènent.

7 : Pas de problème oui, quand on est habitué à conduire, hein. C'est bon.

4 : La voiture aussi, hein, mais je ne conduis pas.

3 : La voiture aussi.

1 : Oui, la voiture mais c'est mon amie qui m'emmène, j'ai mon permis mais je ne peux plus.

2 : Voiture, pareil.

DG : Pourquoi ce penchant pour la voiture ?

5 : Parce qu'on est libre, on peut partir quand on veut, rentrer quand on veut.

1 : Pour aller n'importe où.

7 : Oui.

6 : Et puis on dépend de personne quoi ?

7 : Et on a pas d'horaires. Puis la facilité d'aller au supermarché, de remplir la voiture et d'aller dans le garage et d'avoir tout dans le garage. C'est le principe d'une voiture, c'est surtout ça voilà.

4 : Ben si on avait la possibilité, et ben ma foi, on ferait avec, hein, mais autrement...c'est compliqué.

2 : N'importe comment, ici, on n'est pas assez desservi régulièrement par les transports en commun.

4 : Avant, c'était le mercredi et le vendredi et ils ont supprimé le mercredi.

3 : Moi, ce qu'il y a, c'est que je ne peux pas monter dans le bus et je n'ai pas le droit de porter des charges lourdes.

2 : Et bien, parce qu'il n'y a pas assez de...de transport en commun ici. Bon, en ville, moi j'ai habité à Vandoeuvre, y'a pas de problème à Vandoeuvre. On prenait le bus et on allait n'importe où. Ici, si vous voulez vous rendre en ville faire des courses...euh...ou un truc comme ça, c'est...et puis faut dire, la voiture, c'est bien plus facile aussi. C'est devenu une obligation ici. C'est mieux.

7 : Mais on le savait en venant à la campagne, sinon on ne serait jamais venu à la campagne sans voiture.

DG : Comment font ceux qui n'ont pas de voiture à Villey Saint Etienne ?

4 : Ben, si j'avais pas ma sœur, ben ma foi, je ne sais pas ce que je ferais. Enfin, je trouverais peut-être quelqu'un qui me rendrait service quand même et qui viendrait me chercher, mais enfin...

3 : Moi, c'est ma sœur aussi qui vient.

2 : Mais c'est des déplacements beaucoup plus limité je veux dire, c'est tout. C'est les besoins impératifs...bah...sans plus quoi.

7 : Sinon, y'a quand même un taxi ici.

3 : Mais il faut payer.

7 : Ah bah oui, il faut le payer, ça c'est normal, on ne va pas en taxi à Toul sans payer.

3 : Quand on va en courses on ne paye pas.

2 : On paye la course, mais le temps d'attente, ça va. Même les soins c'est difficile d'y aller.

7 : C'est vrai que moi je ne paye pas pour aller chez le dentiste ou...

2 : Oui, c'est naturel le véhicule alors. Mais tout le monde n'a pas un véhicule, il faut bien se le mettre dans le crâne.

7 : Nous c'est vrai, on prend la voiture, on s'en va et on n'y pense pas, hein. Quand on a une

voiture, on ne se rend pas compte du bonheur que l'on a.

3 : Moi, j'ai rendez vous le 2 Juin chez l'ophtalmo et j'ai personne pour m'y emmener.

1 : Surtout que l'ophtalmo, il faut pas rater le rendez-vous en plus.

3 : C'est à 14H30 en plus.

7 : Ben vous prenez un taxi hein, il n'y a que ça à faire.

2 : C'est quand ? Le 2 juin, c'est ça.

1 : Moi, c'était pareil.

3 : Mais bon enfin, je ne suis pas encore impotente, hein. Ce n'est pas loin mais bon.

DG : Quelles sont les principales raisons de vos déplacements ?

5 : Bah, la santé, les rendez-vous, euh...

7 : Chez le cardiologue, le dentiste, l'ophtalmo euh... tout ce que l'on a besoin à un certain âge.

6 : Les médecins sont sur place et nous font des ordonnances sur deux mois à renouveler.

7 : Si on n'est pas malade entre temps ça va, mais autrement.

5 : Moi, je crois que c'est tous les trois mois.

2 : Tout le monde n'a pas le même généraliste.

4 : Ah bah non, hein

2 : Il y en a qui ont des généralistes à l'extérieur de l'agglomération, donc tant que c'est ici, c'est un problème mineur mais quand ça commence à être à l'extérieur, il faut la voiture et puis c'est tout, hein. Et pour l'ophtalmo, moi je vous amènerais si vous n'avez personne.

4 : Moi, j'arriverais à y aller mais le problème c'est mon mari il est tétraplégique.

2 : Je vous amènerai va.

6 : La famille vient nous voir aussi.

7 : Et on part en vacances dans le sud aussi, mais on fait les 900 kilomètres en deux fois. Ça nous oblige à aller à l'hôtel, mais bon. C'est la santé qui passe avant les sous et puis c'est tout. On fait comme ça. Et en train, après on est coincé, surtout que l'on aime bien bouger aussi.

4 : Moi, c'est ma sœur, j'ai ma sœur tout près. Je suis au 29 et ma sœur au 22. Mes enfants sont aussi tout proches et ils viennent régulièrement.

3 : Moi, j'ai un fils, mais il travaille du lundi au vendredi, alors ce n'est pas facile de s'accorder et j'ai une autre fille à Troyes.

2 : Moi je suis opérationnel, je n'ai aucun problème.

1 : Moi, ma famille est dans la Marne, donc on y va. Je dis à ma copine pour qu'elle m'emmène.

DG : Vous arrive t-il d'emprunter les transports en commun ?

6 : Les bus ? Je ne peux plus monter dans un bus moi.

5 : Elle a mal aux jambes, hein.

6 : Ben, j'ai déjà deux rotules en plastique, une à chaque genou. Et pis alors pour monter dans le bus, j'ai une canne déjà. Alors vous savez, un sac ! Il faut vous accrocher aux machins de chaque côté, je ne peux plus monter dans un bus. C'est pour ça que je ne voyage plus. Il ne faut pas me demander l'impossible non plus.

4 : Il y a longtemps que je ne l'ai pas pris, mais je ne sais pas si je pourrais encore.

6 : Ben, moi j'ai la canne et un sac.

7 : Oui, il ne faut pas demander l'impossible.

4 : Il y a longtemps que je l'ai pris mais j'aimais bien quand même.

7 : Ben moi, j'aime bien ma voiture, alors... c'est toujours la même chose.

3 : Moi ça m'arrive si j'ai quelqu'un pour garder mon mari le mercredi, quand le bus passe, bah oui. Si ça m'arrive, ben oui. Si, ça m'arrive de temps en temps, deux ou trois fois par an, hein. Mais le chauffeur est si gentil que si j'ai des commissions, il m'aide à les descendre. Ce n'est pas loin après, c'est à cinquante mètres à peine.

2 : C'est quand même une solution.

3 : Alors ça c'est sûr.

2 : C'est sûrement un cas où elle a besoin de ce genre d'assistance.

1 : Non, jamais. Mais c'est par rapport à plus tard. Plus tard, c'est tout. Quand j'aurais vraiment plus le choix. Mais pour l'instant, jamais, jamais.

DG : Les moyens de transport à votre disposition vous conviennent-ils ?

4 : Ben non, hein.

7 : Les arrêts et les horaires ne sont pas adéquats je pense.

4 : C'est bien parce que c'est le marché à Toul le vendredi, mais...

3 : Moi, j'aime bien le vendredi parce qu'on va chercher des fraises, des légumes.

2 : A mon avis, c'est juste calculé par rapport aux personnes qui travaillent, donc...euh...mais dans cette tranche d'âge, c'est...euh...

4 : Mais le mieux, c'est quand même quand il y en a le mercredi et le vendredi pour le marché, hein. Mais ils ont supprimé...

7 : C'est surtout qu'ici, on a beau dire, il n'y a plus de magasins.

6 : Et puis les bus qui passent, personne ne les connaît. C'est pour ça qu'il y en a qui prennent le taxi. Et puis les bus qui passaient, faut dire, personne, non, personne ne les prenait. C'est pour ça qu'ils en ont supprimé. Vous voyiez passer des bus et ben, ils étaient vides.

RA : Oui mais si ces bus étaient vides, c'est peut-être parce qu'il y avait des choses à améliorer ? A quoi ressemblerait un transport adapté à vos besoins ?

7 : Ce serait un minibus qui passe plus souvent, je pense. Bon, ben ça, c'est mon idée mais je ne le prends pas, hein.

6 : Mais je sais qu'à Rosières en Haye, il y avait un minibus qui prenait tous les gens de Rosières. Enfin, tous ceux qui voulaient aller à Dieulouard. Oui, à Dieulouard, pour faire leurs courses.

7 : Un minibus effectivement et qui soit un petit peu plus disponible, je pense. Que se soit dans les horaires et dans les jours, c'est surtout ça. Ça serait l'idéal. Voyez comme je ne prends pas le bus, je peux pas tellement dire non plus. Mais bon, je pense que se serait plus correspondant aux besoins des gens.

4 : Oui, ce serait mieux que les bus.

2 : Oui, oui, surtout sur les trajets, dans la souplesse des horaires.

7 : Et puis, si on prend un minibus et ben c'est pas pareil que quand on est dans le grand bus. Je sais pas comment expliquer ça moi...euh...

2 : Ah, oui, oui, il a accès à beaucoup plus d'endroits qu'un grand. Par exemple, la dame là, doit aller chez l'ophtalmo, un minibus, il peut la déposer devant l'ophtalmo et puis bon, revenir la chercher un peu plus tard. Elle n'est sûrement pas la seule comme ça. Et puis bon...le problème c'est que tous ceux qui ont besoin de ce genre de truc, ils ne sont pas là...

1 : N'importe quoi, que ce soit un minibus ou une voiture particulière, ça me va. Bon, dans mon état, ça va encore avec la charrette électrique, mais quand je serais plus handicapé...donc...mais ce qui m'intéresserait, ce serait d'avoir un transport qui me permette d'aller jusqu'à Toul quand même, hein.

DG : Avez-vous modifié vos pratiques de transport ces dernières années ?

5 : Avant, on sortait plus. Avant, on allait en voyage. Mais maintenant, on regarde, mais on ne peut plus, voilà. Mais c'est l'âge, hein.

6 : C'est ce que j'allais dire, on est plus tout jeune.

7 : Mais on ne peut plus reculer, il ne faut pas se faire d'illusions, hein.

4 : On arrête pas le temps, mais c'est plus...y'a quelqu'un qui m'attend à la maison, hein.

3 : Avant, j'allais en vacances, mais je ne peux plus maintenant. C'est trop fatiguant, surtout en voiture. On partait jusqu'à Menton voir ma sœur, mais maintenant, c'est fini.

2 : Oh non, non, non, moi je n'ai pas le problème. Je roule toujours.

1 : Ben, moi, je me sens dépendant. Sans mon amie, quand il faut que j'aille faire des courses, il faut que je trouve quelqu'un de proche et voilà.

DG : Vous arrive t-il d'utiliser d'autre transport que la voiture ou les transports en commun ?

7 : L'avion (rires).

3 : Le train avant, mais plus maintenant, non.

7 : Moi, le train et l'avion, à l'occasion. Cette année, j'ai fait les deux.

DG : Vous arrive t-il de limiter vos déplacements ?

5 : Ben oui, moi, je ne me déplace plus.

6 : Et moi avec ma canne, moi j'ai trop peur pour marcher, alors...

7 : Moi, pas de limites, je descends même sur la côte avec ma voiture. Je suis déjà descendu toute seule, hein. Et remonté toute seule, hein. Sans problème.

4 : Oh oui, très limitée, si je pars, il faut trouver quelqu'un pour m'amener. Et trouver quelqu'un pour garder mon mari, alors voyez.

3 : Sa vie est changée complètement, ça c'est sûr.

2 : Faut voir ce que ça provoque de s'occuper des malades parce que son mari est très handicapé.

3 : Non, moi, je suis bien comme ça. Je fais mes petits trucs et c'est bien comme ça.

1 : Ben, on est toujours à la merci de quelqu'un et ça c'est pas toujours facile. Parce que bon, ma copine travaille, alors elle prend des matinées pour m'amener à l'hôpital et tout ça. Elle peut pas m'amener à Toul à chaque fois. Surtout qu'elle a des gosses de son côté, tout ça. Alors euh voilà.

DG : Mais compte tenu de ces problèmes, vous est-il déjà arrivé de songer à déménager ?

7 : Non.

6 : Oh non.

1 : Oui parce que je cherche un pavillon avec un terrain de plein pied. Mais bon, même s'il y a un escalier à monter, c'est pas grave. Ça me fait un peu de rééducation, on n'est encore pas si mal, ici.

3 : Moi, non, ma maison c'est important.

7 : Non, mais ici on a quelque chose d'important. Ici on a la tranquillité.

5 : Moi non, on a encore une belle maison et puis on a tout ce qu'il faut dedans. Alors...

2 : Non, moi, je suis très bien.

4 : Surtout quand on a des amis ici.

7 : Oui, y'a beaucoup de choses organisées ici. C'est vrai que si il y avait des transports ce serait mieux, mais enfin, on fait avec. Et on se plaît chacun dans sa maison.

DG : Quelles étaient vos activités avant la retraite ?

5 : Moi, j'étais agricultrice.

6 : Moi aussi, j'y suis née alors...

7 : J'étais hôteesse d'accueil chez Berger-Levrault au Faubourg des Trois Maisons. Ça fait quatorze ans que je suis en retraite, euh non, que j'ai arrêté de travailler pardon. C'était très bien comme ça. Quand ça a fermé, j'étais en retraite. Pour moi, c'était bien, mais pour les autres ce n'étaient pas la joie. Je travaillais à Velaine en Haye donc je prenais la voiture et j'y allais.

4 : Moi, j'étais femme au foyer. Je me déplaçais à pied, puis on m'a acheté une voiture, mais seulement en 1994, hein.

3 : Moi, je faisais couturière, de la confection pour homme. Je travaillais à Nancy, bon, je prenais le train. J'allais à Fontenoy à pied depuis ici pour aller à la gare et je revenais à pied.

2 : J'étais dans la restauration et je m'y rendais en voiture, voilà.

1 : Moi, j'étais maçon dans une entreprise à Villey, j'y allais surtout en voiture.

DG : Avez-vous le sentiment de moins vous déplacer aujourd'hui ?

6 : Ben c'est sûr hein.

3 : On est devant la télé du matin au soir.

2 : Avec les programmes actuels, c'est bien, vous avez du courage.

3 : Y'a Derrick, la roue de la fortune et tout, voilà.

4 : Et y'a Julien Lepers, en ce moment, c'est les grandes écoles.

3 : Oui, oui.

7 : Moi, c'est pareil.

2 : Ben moi, je faisais plus de cent kilomètres par jour, maintenant c'est plus pareil, hein. Je sors pour marcher, je fais des kilomètres, mais c'est de la marche, c'est plus de la bagnole sur l'A31, c'est plus relax.

7 : Moi je pense que j'en fais plus maintenant que quand je travaillais. Parce que maintenant, j'ai plus de temps libre, hein, voilà. Je suis toujours en vadrouille.

1 : Moi, je sors moins par la force des choses.

7 : Ben moi, je suis la plus jeune aussi, l'âge ça joue hein.

DG : Si vous aviez le choix, quel mode de transport privilégieriez vous ?

7 : Le minibus je pense. Moi, je le prendrais peut-être, c'est plus facile qu'un grand bus.

6 : Oh, rien moi, rien du tout, c'est tout bien comme ça. Moi, de toute façon, je ne peux pas me déplacer, je voudrais bien mais je ne peux point.

5 : Ben moi, c'est pareil, je voudrais bien d'un minibus mais j'ai peur et tout, enfin...

1 : Le minibus aussi.

2 : Ben, moi, je tiens à mon autonomie. Alors la voiture c'est l'idéal. Mais il ne faut pas de pépins physiques.

4 : Moi, le minibus m'irai aussi.

3 : Et moi pareil.

DG : Comment avez-vous appréhendé votre retraite ?

5 : Non, parce qu'on ne peut pas rester à ne rien faire, donc ça n'a pas été coupé comme ça.

6 : Non, on a toujours fait quelque chose.

5 : Tant qu'on peut travailler, on continue.

6 : C'est au ralenti, mais on ne reste pas assise à ne rien faire quand même.

7 : Moi, tout va bien.

6 : Pis je vous dis, j'aimais mon travail mais avec mes prothèses, une à chaque genou et ben c'est plus pareil. Enfin, s'il n'y avait pas ça, je ne marcherais plus. Je serais bloquée dans un fauteuil donc...

7 : Moi, c'était la libération, j'étais libérée de toute contrainte et ça c'est inestimable.

4 : Moi, je me suis sentie libre aussi, faire ce qu'on veut et tout, c'était bien.

3 : Moi, c'était bien aussi. Voilà, on a toujours travaillé.

2 : Un soulagement temporaire, mais après, le manque d'activité, le manque de contact avec les gens, ça...Et le travail à la maison ne change pas ce genre de contact, voilà. C'est pas toujours évident.

1 : Pour moi, c'est dur de ne rien faire.

DG : Sur certains territoires, des services de transport sont organisés de façon à rapprocher les personnes âgées et les personnes handicapées ?

1 : Ben c'est bien.

7 : C'est sûr.

2 : Tant que ça peut se faire, parce que bon, les conditions de mises en place, c'est pas donné, hein.

Si vraiment on en a besoin, alors ça peut être utile.

3 : C'est bien, moi, ça ne me dérange pas.

Fin de l'entretien.

ANNEXE N°4 : ENTRETIEN AVEC M. ROBERT DEFER, MAIRE DE BATILLY

DG : Les personnes âgées à Batilly, se déplacent de quelle façon ?

RD : Il y a énormément de personnes de personnes qui se déplacent par elles-mêmes, effectivement. D'autres part, nous ce que l'on essaye de faire, c'est... On a mis en place un système de bus pour aller au marché à Joeuf une fois par mois, pour les personnes âgées ou non âgées, pour les personnes qui veulent y aller en fait. Donc ça apparemment ça à l'air de marcher. J'avais un petit peu peur que ça échoue, mais non ça marche. Et chaque fois il y a entre 30 et 40 personnes dans le bus. Donc c'est bien, c'est intéressant. Ce qu'il y a eu aussi, c'est que l'on avait envisagé aussi à l'époque de faire des transports de types Cora, des choses comme cela. Mais on a la chance d'avoir le petit magasin qui est en bas et qui a repris. Il était fermé et il a repris, donc il fait boulangerie, épicerie, un peu tout quoi. Donc, là j'ai dit, puisqu'il existe quelque chose sur le village, je ne vais pas faire de sortie spéciale Cora. Tandis que là c'est pas loin, les gens se déplacent à pied, à la limite ils font une petite ballade, ils vont discuter un peu avec les copains, avec les gens qu'ils rencontrent et ça ne fait pas de concurrence petit commerce. Et apparemment, ça a l'air de bien vouloir marcher ce coup-ci. On a essayé 2 fois avec 2 propriétaires différents, ça n'a pas vraiment marché et là on essaye avec la troisième qui tenait la boulangerie et qui a demandé à bénéficier de ce local. Il est en location bien sûr, et il a dit « je mettrais ma boulangerie là et en même temps je ferais épicerie, journaux... enfin toute sorte de choses même des poulets rôtis. Donc c'est vrai que depuis le mois de Janvier ça marche bien. Dons là au niveau des anciens, il n'y a plus personnes qui me demande « tiens il faut qu'on aille à Cora ». Donc là ça a l'air de fonctionner comme ça.

RA : pour la consommation courante, vous semblez avoir réglé le souci, mais après quand il s'agit des personnes qui avancent en âge, il y a aussi des besoins médicaux grandissants. Est-ce que vous êtes équipés en termes de médecins ?

RD : On a un médecin à Batilly ouais. Il y a beaucoup de mineurs ici, vous le savez. Mais bon le médecin généraliste se déplace aussi chez les gens de la mine. Surtout bon, à très court terme, je pense que le régime minier et le régime général seront confondus à mon avis.

DG : Avec l'âge grandissant, on voit un renouvellement des populations vieillissantes ?

RD : Voilà, voilà, à ce niveau là on a de la chance d'avoir un docteur, mais il a déjà 57 ans donc... euh...

DG : Et quand vos administrés doivent sortir de Batilly, quelles sont les destinations qu'ils préfèrent ?

RD : Généralement si c'est pour aller chez le docteur ou à l'hôpital, c'est à Maillot, c'est donc à Briey. Joeuf c'est pour l'ophtalmo car il n'y en a qu'un ou alors Jarny un petit peu. C'est le secteur là vous voyez.

AR : Vos administrés n'ont pas pris l'habitude de se rendre aussi souvent dans les départements voisins ?

RD : C'est sûr ça, Metz, bon, il y a un attrait formidable parce que Metz, bon, il y a les grands hôpitaux, il y a les spécialistes, il y a ^plein de truc qui fait qu'on va à Metz. On va plus facilement à Metz qu'à Nancy.

DG : Même avec le TED, car avec le TED on va plus facilement à Metz...

RD : Ben non, parce que TED c'est transport en département, donc ça veut dire qu'entre la Moselle et la Meurthe et Moselle c'est assez difficile de s'entendre.

AR : Il y a quand même des bus qui vont jusqu'à Metz.

RD : Oui, oui il y en a, mais je veux dire, à l'époque, quand le TED s'est mis en place, c'est vrai qu'il y a eu quelques soucis au niveau du CG de Moselle et de Meurthe et Moselle.

DG : Et les personnes âgées de Batilly utilisent facilement les transports en commun ou elles ont d'autres habitudes ?

RD : Vous savez maintenant, les gens à 80 berges, ils prennent encore leurs bagnoles et ils y vont, y'a pas de soucis. Non mais c'est vrai. Et moi je me rappelle dans les années 70, là, les gens à 65 ans c'étaient des vieux et maintenant à 80 ans c'est des ...hein... y'en a encore dans la tête et puis y'en a d'autres il faut les aider, je veux dire il y en a encore pas mal qui sont encore costauds, faut pas croire.

DG : Et ça ne pose problème pour aucun, le fait que certaines personnes âgées conduisent, elles ont peur ou elles sont rassurées ?

RD : Pour moi, celles que je connais, y'a pas de soucis particulier, c'est vrai.

AR : Est-ce que les personnes âgées ont recours aussi à des moyens plus privés comme les taxis et les ambulanciers ?

RD : Ben ici y'a les taxis Hoffmann à Sainte-Marie aux Chênes, il y a les Gury d'Auboué, il y en a pas mal des taxis et puis ils font tous maintenant le transport de personnes âgées et de personnes handicapées, ils sont tous habilités à faire ce genre de transport, donc on peut dire à la limite que c'est eux qui se sont mis à disposition de la population qui existait.

DG : Et ce que l'on appelle le co-voiturage mais qui peut exister sous d'autres formes ?

RD : Oui, ça arrive.

DG : Les personnes âgées arrivent à se regrouper pour faire des voyages ensemble ?

AR : Oui, car maintenant on fait toute une publicité sur ce genre de déplacement alors qu'il est un mode de déplacement qui existe depuis qu'il y a des voitures.

RD : Oui, ça existait déjà quand nous allions au boulot. Moi de Batilly pour aller à Woippy, parce que je travaillais à Woippy à l'époque. Ben y'a quelqu'un de Valleroy qui venait ici. Hop, il laissait la bagnole et moi je prenais le copain et on allait au boulot ensemble quoi. Et la semaine d'après, on faisait l'inverse. Et c'est vrai que déjà dans les années 70 on le faisait, donc il n'y a pas de raisons qu'on ne le fasse plus maintenant, surtout qu'avec le prix de l'essence, du gasoil et tout ça.

DG : Et au-delà de ça, est-ce que vous avez l'impression que les personnes âgées peuvent se limiter dans leurs déplacements ?

RD : Ben j'ai l'impression qu'elles se déplacent plus que nous. Parce que quand on les voit qui vont en Tunisie, au Maroc, qui vont partout. Nous on y va pas. Jusqu'à un certain âge quand même, mais je veux dire.... Maintenant, pour les déplacements intra-muros ou dans le secteur, c'est vrai que bon les gens, je vous dit, les gens à 80 berges ils roulent encore en bagnole, il n'y a pas de problème.

RA : Et il n'y a pas de déplacements qui poseraient plus de problèmes que d'autres ?

RD : Non, à partir du moment où ils sont pris en compte par le taxi, soit les véhicules sanitaires ou les machins comme ça, bon je pense qu'il n'y a pas de soucis vraiment particuliers. Disons pour Batilly, maintenant, je connais pas les autres communes ou les zones, voilà.

RA : Vous parliez d'un transport que vous avez mis en place pour aller au marché, le CG organise ce genre de transport vers les marchés. Est-ce que vous seriez intéressé par une telle

ligne ?

RD : A partir du moment que ça fonctionne comme nous on le veut, je vois pas pourquoi. Simplement avec le CG, moi je vois sur Homécourt combien c'est, les personnes payent. Tandis que nous c'est gratuit. Il n'y a pas une grande différence mais quand même.

RA : Et vous faites comment pour financer ce...

RD : Ben on le met en subvention quand on fait notre budget, quoi, c'est tout et puis voilà.

DG : D'accord. Vous n'avez pas constaté sur votre commune des personnes âgées qui auraient eu envie de se rapprocher de villes plus grandes pour se rapprocher des services, enfin des mouvements vers la ville, vers Briey par exemple....

RD : C'est vrai que nous, ce que l'on avait essayer de faire, c'est justement... On avait fait un sondage pour savoir si les personnes étaient intéressées par des petits pavillons, parce que l'on avait acheté une parcelle de terrain et on voulait faire des pavillons où on aurait mis les gens qui étaient intéressés qui ne voulaient plus être chez elles parce qu'il y a des escaliers des choses comme ça. Apparemment beaucoup de gens étaient intéressés, après les élections 2008 on a refait le même sondage et c'est fini, il n'y a plus personne qui veut. Y'en un qu'y a répondu favorablement. C'est terminé, pourquoi ? Alors ils restent chez eux et c'est vrai que, moi, j'ai ma belle mère qui a 88 ans, et on ne la fera pas partir de chez elle. Sauf si elle devient vraiment sénile, mais autrement elle partira pas.

DG : A priori, l'offre de transport satisfait les personnes âgées...

RD : Ben disons que dans mon village, bah y'a pas eu de demande spécifique... hein... mise à part 2 ou 3 comme je vous le dis, mais à partir du moment où le petit boulanger est là, lui y vend de la margarine, de la moutarde, n'importe quoi, lui il fait ses courses et le lendemain hop, il lui ramène tout ça et puis ça y est.

DG : Justement à propos de veuves, ça ne pose pas de problème car il y a une époque où les femmes avaient beaucoup moins le permis de conduire, est-ce que les femmes veuves sont embêtées avec ça ?

RD : Ben tant qu'il y a... moi à mon avis, tant qu'il y a des petits commerçants qui passent un peu, ça se faisait dans le temps, pour moi il n'y a pas de soucis. Mais c'est vrai que maintenant, le jour où il n'y aura plus de commerces ambulants, c'est qu'il y aura peut-être des soucis.

DG : Je sais que la commune voisine de Saint-ail a été sollicité par des grandes surfaces, vous l'avez été aussi ?

RD : Oui, oui, Cora, oui, oui, mais bon on a dit non, disons que moi je ne veux pas faire de concurrence déloyale au commerce que l'on a là. A la limite ce sont les habitants qui l'ont demandé ce commerce, à une certaine époque. Nous on a fait tout ce qu'il fallait pour le mettre en place. Maintenant c'est vrai qu'il y a eu 2 fiascos, j'espère juste qu'il n'y en aura pas un troisième, c'est tout. Et là je vous dit, ça a l'air de fonctionner correctement, alors...

RA : Et c'est vrai qu'à l'échelle du village, les commerces ont quelque chose de structurant, qui conserve la vie du village et de ses anciens, qui de fait, rencontrent moins de problèmes...

RD : Exact, et moi je vous dit, moi j'y vais pour un paquet de pâtes, n'importe quoi. Venu le soir, si on a oublié quelque chose, on y va à 18h30 chercher n'importe quoi, des pâtes, de l'huile, ce que l'on a oublié. Mais les gens le matin, ils vont faire leurs courses comme si ils allaient au Proxi ou même au Cora. Ils y vont avec leur cabas, et puis ils y vont.

RA : Pour avoir un e idée, à Batilly, il y a combien d'habitant ?

RD : 1314.

RA : Et vous connaissez la part de personnes âgées ?

RD : Ca doit être dans les 60/40 ou un truc comme ça, 50/50, c'est pratiquement à ce niveau des personnes de plus ou moins 60 ans. (Le téléphone sonne).

RD : Moi je vous dis, à Batilly c'est peut-être pas la joie de vivre, mais bon, je veux dire... y'a rien de particulier en fait.

RA : Pas de problèmes dus aux petites retraites...

RD : Vous savez, moi les petites retraites, j'y suis confronté par le biais de ma belle-mère parce qu'elle gagne 800 euros par mois. Mais je vous jure qu'elle ne se plaint pas. C'est le genre de personnes je vous dis, elle a 88 ans, elle arrive à mettre un peu d'argent de côté. Je sais pas comment elle fait... C'est vrai qu'on lui amène à manger, qu'on l'aide aussi, on habite juste à côté donc il n'y a pas de soucis. Mais je veux que moi, au niveau des retraites c'est beaucoup des mineurs. Et les mineurs ont quand même une retraite assez correct, faut pas croire. Même les veuves hein.

RA : De ce que vous savez des personnes âgées, si vous pouviez faire une hiérarchie dans les problèmes. Quel serait le problème majeur des anciens ?

RD : Moi, je pense que le plus gros problème c'est celui de la solitude, de l'isolement. C'est plutôt ça. Sur le plan financier, les gens ne se plaignent pas vraiment. C'est sûr que chaque fois qu'il y a une augmentation, on augmente les poubelles ou ceci, bon ben oui la vie est trop chère, tout augmente, bon ben ça, c'est la réaction de tout le monde. Autrement, le fait d'être isolé, d'être un peu tout seul, c'est vrai que c'est peut-être le plus important.

RA : Est-ce que vous avez des clubs pour rompre cette solitude ?

RD : Oui il y a un club rencontre ici. Et d'ailleurs il y a pas mal de gens qui viennent même de l'extérieur. Les personnes âgées ne sont pas complètement isolées, il y a une solidarité qui existe et qui peine à perdurer.

RA : Est-ce que vous pensez que nous pourrions les rencontrer dans le cadre de notre enquête ?

RD : Oui, oui, oui, c'est le jeudi après-midi.

DG : On va couper le magnéto...

Fin de l'entretien.

■ SOCIÉTÉ

étude de l'insee

En 2020, « le vieillissement de la population sera significatif »

Selon l'Insee, un Meurthe-et-Mosellan sur quatre devrait avoir plus de 60 ans en 2020. Mais les effectifs des personnes âgées dépendantes en institution ne progresseraient que de 1 %. Une donnée à prendre en compte lors de l'examen du schéma gérontologique.

Pour tracer au plus près des besoins les grandes lignes de son prochain plan gérontologique, débattu en mars prochain, le Département a demandé à l'Insee une étude sur le vieillissement de sa population à l'horizon 2020. Ses résultats vont, parfois, à l'inverse des discours entendus ici et là.

Premier constat de l'étude "Vivre et vieillir en Meurthe-et-Moselle" : en 2020, les écarts du vieillissement entre territoires auront tendance à s'estomper. Longwy et Briey plus âgés seraient rattrapés par les autres territoires, hormis Nancy et sa couronne qui resteraient en retrait.

Autre analyse : « Le vieillissement de la population sera significatif », explique Gérard Moreau, un des deux auteurs de l'étude. La proportion des personnes de plus de 60 ans passerait de « 19,8 % en 2005 à 25,5 % ». Une personne sur quatre aurait plus de 60 ans en 2020. La tranche d'âge de 60 à 74 ans contribue le plus au vieillissement, tandis que celle des 75-84 ans régresse légèrement à l'horizon 2020 », dit encore le statisticien. A l'extrémité, les effectifs des plus de 85 ans s'élèveraient le plus rapidement pour atteindre 24 000 à cet horizon.

Maintien à domicile souhaité

Dans ces conditions, faut-il créer d'autres maisons de retraite pour les accueillir et faire face au cinquième risque, celui de la dépendance ? La réponse des chiffres est à méditer. « En Meurthe-et-Moselle, entre 2005 et 2020, le nombre de personnes de plus de 60 ans augmenterait de 29,6 %, passant de 149 000 à 193 000, tandis que le nombre de personnes âgées potentiellement dépendantes pourrait augmenter de "seulement" 11,8 % », avance Gérard Moreau. L'âge d'entrée dans la dépendance recule, il se situe aux alentours de 85 ans. En plus, le resserrement de l'espérance de vie des femmes et des hommes est réel, ceci explique que les couples vieillissent ensemble plus longtemps et, par conséquent, ont la volonté dans 70 % des cas de rester chez eux, aidés s'il le faut. La prospective démontre « la stabilisation des effectifs dépendants en institution. Ils ne progresseraient que de 1 % », souligne Jean-Paul François, directeur régional de l'Insee. « On peut donc s'interroger légitimement sur l'opportunité de construire des maisons de retraite. Ne faut-il pas mieux améliorer l'environnement de celles qui existent



Les effectifs des plus de 85 ans s'élèveraient le plus rapidement pour atteindre 24 000 à l'horizon 2020.

déjà ? » Le maintien des personnes âgées à domicile passe par l'amélioration de leurs logements car, si les seniors sont souvent propriétaires, leurs lo-

gements sont moins confortables et difficilement compatibles avec un maintien à domicile efficace. Toutes ces données ont été écoutées avec

attention par Michèle Pilot, vice-présidente du conseil général en charge de la solidarité.

M.-O. N.

■ POLITIQUE

assemblée générale du pays de briey

Les transports en ligne de mire

L'assemblée générale de l'association du Pays de Briey aura été une nouvelle fois l'occasion d'aborder la question centrale des transports. Avec en ligne de mire, la mise en place, d'ici un an, d'un périmètre de transport urbain ou PTU.

Qu'on se trouve à Piennes, à Homécourt ou à Audun-le-Roman, le sujet revient régulièrement au centre des discussions. Les transports, puisque c'est de cela qu'il s'agit, constituent l'une des préoccupations majeures des habitants du bassin de Briey. L'insuffisance criante des liaisons vers le Luxembourg et l'agglomération messine, et l'absence de lignes régulières entre les principales villes de l'arrondissement, sont autant de problématiques auxquelles il va falloir s'atteler dans les mois qui viennent.

C'est justement ce vers quoi le Pays de Briey veut tendre rapidement, comme l'a rappelé son président, André Corzani. Ainsi, pour cette année 2009, l'association a décidé de se lancer

dans la phase 2 de son étude transport. Ce qui, concrètement, passera par la relance du comité de pilotage et la mise en place d'une entité juridique porteuse du projet global. L'objectif étant de parvenir, d'ici à 2010, au déploiement complet du réseau de transport sur l'ensemble du bassin de Briey, réseau qui pourrait se matérialiser par des actions pour le covoiturage, la création de lignes de bus "intra-pays" voire de nouvelles dessertes ferroviaires vers le Luxembourg et Metz, en liaison bien évidemment avec la Région Lorraine qui en a la compétence.

Covoiturage

Car comme l'a rappelé le président de la communauté de communes du Jarnisy, Jacky Za-



Le covoiturage, l'une des pistes de réflexion du Pays de Briey pour améliorer l'offre de transports dans le bassin.



André Corzani et Jacky Zanardo encadrent la nouvelle secrétaire du Pays, Marie-Christine François.

nardo, le bassin de Briey dispose de deux atouts avec les gares de Conflans et Audun-le-Roman. « On aimerait que les trains s'y arrêtent un peu », ajoutait l' élu en faisant allusion aux projets de développement que ces deux sites pourraient porter. On pense notamment à la création d'une plateforme de covoiturage à la gare d'Audun, création à laquelle le président de la communauté de communes du Pays audunois, Marc Colin, a rappelé son attachement.

Bref, les volontés sont là. Unanimes. Seul petit bémol, dé-

ploré par toutes les personnes présentes à cette assemblée générale, le mosello-centrisme des débats autour du Smot, le schéma de mobilité transfrontalière. Comme c'est de coutume ou presque, pour les décideurs messins, la Meurthe-et-Moselle, et plus particulièrement le bassin de Briey, a été un peu l'oubliée des débats. Aucun représentant du Pays n'étant convié à sa mise en route...

Offre de formations

Autre point qui fut au cœur des débats jeudi soir, lors de cette AG du Pays, la nécessité

de créer une offre de formations adaptée à l'échelle du territoire. « Il faut que l'on soit force de proposition », indiquait ainsi André Corzani. Un avis partagé par la conseillère régionale (et générale) Rachel Thomas, qui déplorait toutefois le désengagement de l'Etat. Une fois de plus. « C'est un chantier que le rectorat devrait mener sur tout le territoire en lien avec le tissu économique qui s'y développe », faisait-elle remarquer. Mais à défaut, c'est le Pays qui devrait donc s'y coller.

F. Sur.

Les transports... en commun

Le Conseil général a initié, hier, le premier volet d'une démarche d'élaboration d'un schéma des transports et des déplacements avec les Communautés de communes.

Elles n'étaient guère représentées, hier, même si 56 % d'entre elles (18 sur 32) avaient consenti à répondre à un questionnaire sur le transport collectif, prémices d'une réflexion participative, visant à élaborer un schéma départemental des transports et des déplacements. Les Communautés de communes du territoire étaient invitées par le président du Conseil général, Michel Dinet. Trois autres phases de travail suivront.

« Le département a décidé de se doter d'un outil de planification en terme de déplacements et de mobilité. Ce travail s'articule autour d'objectifs précis : permettre la mobilité de tous ; favoriser les déplacements dans une logique de développement durable ; renforcer la qualité et la sécurité du réseau routier ; favoriser avec les partenaires locaux des solutions de transport coordonnées, solidaires et adaptées à chaque territoire ».

Mobilité actuelle et future

Partenaires privilégiées, les Communautés de commu-



Représentants des communautés de communes sollicités pour participer à la première phase de réflexion.
Photo Pierre MATHIS

nes sont donc invitées à s'exprimer sur le sujet. L'enjeu n'est rien moins que d'adapter l'offre des réseaux aux besoins de la mobilité actuelle et future.

« D'ores et déjà et à ce stade de pré-diagnostic, l'analyse du réseau permet de faire

émerger plusieurs enjeux », a poursuivi Jean-Marie Uhlrich, vice-président aux infrastructures et aux transports. « Un nécessaire positionnement par rapport à la saturation de l'A31, et en corollaire aux projets de soulagement de cet axe. Les des-

sertes des agglomérations (en particulier celle de Nancy) et des grands équipements ou infrastructures de transport, en particulier multimodales et pour le fret, doivent également nous préoccuper. Enfin, la prise en compte du trafic

poinds lourds et d'un réseau départemental d'intérêt transfrontalier sera également nécessaire ».

Créations de dessertes

Côté transports publics, les enjeux ne sont pas moins nombreux. Figurent entre autres la valorisation de l'offre complète sur le réseau ; de chantiers d'amélioration voire de création de dessertes notamment dans le nord du département vers la Moselle et le Luxembourg et autour de Nancy ; la définition d'un nouveau cadre référence (organisation et financement) du transport ; la demande, et enfin l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (comme le stipule d'ailleurs la loi à l'horizon 2015).

Cette première phase de pré-diagnostic, présentée par Pierre Lang, du cabinet ITER, sera suivie d'un diagnostic détaillé, puis de l'établissement de plusieurs scénarios. Ultime rendez-vous : la présentation du schéma départemental décliné à court (pour les transports) et moyen termes. Dans quelques mois

F. B

POINT CHAUD

5^e risque

Viellir, oui mais à quel prix ? C'est la question que se posent nombre d'élus locaux, et parmi eux Michel Dinet, président du Conseil général de Meurthe-et-Moselle. Invité à participer à une table ronde à l'occasion de la 2^e journée du « cinquième risque de protection sociale », il a évoqué la création d'une autre branche de la sécurité sociale, qui soit « une politique ambitieuse de soutien à l'autonomie ».

Le 5^e risque interviendrait en complément des quatre autres (santé, accident du travail, vieillesse, famille) mis en place depuis 1945. Mais aujourd'hui, l'allongement de la durée de la vie pose d'autres problèmes. Comment accompagner les per-

sonnes âgées, tant dans les établissements spécialisés que dans les services ? Et comment, alors que ce sont les collectivités locales qui doivent verser les allocations individuelles de solidarité, compenser les disparités économiques des départements ? « A l'évidence », analyse Michel Dinet, « notre système actuel a atteint ses limites. La création d'un 5^e risque permettra de protéger les personnes, en sauvant au maximum leur autonomie mais il faut qu'il soit financé de manière pérenne et solidaire par l'ensemble des revenus de la Nation ».

Une réforme nécessaire puisque selon l'INSEE, les plus de 85 ans seront plus de 2 millions en 2015 contre 1,3 million en 2008.

Marion JACOB