

## **MOBILITÉ : QUELLES RUPTURES ? QUELLES OPPORTUNITÉS POUR LES PERSONNES ÂGÉES ?**

Mireille Apel-Muller<sup>1</sup> et Jean-Pierre Orfeuill<sup>2</sup>  
Institut pour la ville en mouvement / VEDECOM, Paris

*Les imaginaires de la mobilité évoluent. La conquête joyeuse de la mobilité autonome a été suivie de désillusions. Un nouvel imaginaire, porté par les jeunes générations, et fondé sur le partage apparaît avec le troisième millénaire. C'est aussi une opportunité pour les aînés. A quelles conditions ?*

### **Le temps de la conquête joyeuse de la mobilité autonome**

Les trente glorieuses ont célébré la conquête joyeuse de la mobilité autonome avec l'aspiration de tous à posséder une voiture et s'en servir à sa guise. Les aînés étaient alors en retard (leur foyer était moins motorisé), tant pour des raisons économiques que pour des raisons de génération (difficultés de passage du permis de conduire). Le dernier quart du vingtième siècle a été celui du rattrapage : de plus en plus de personnes âgées, de femmes, de personnes modestes... ont accédé à la conduite. La proportion de ménages équipés (81 %) dans les ménages de 65 à 75 ans est aujourd'hui dans la moyenne. Qui plus est, leurs voitures sont plus récentes, et plus souvent achetées neuves. La voiture assure à ces ménages un niveau de mobilité comparable, voire supérieur (si l'on exclut les déplacements motivés par le travail), à celui de personnes plus jeunes : 2,5 déplacements par jour contre 2,2 pour la mobilité hors travail des personnes d'âge actif. Au-delà de 75 ans toutefois, l'équipement baisse, notamment avec les veuves, et la mobilité moyenne est plus faible, avec notamment des personnes en difficulté de mobilité qui doivent être aidées par des proches, des voisins ou des structures d'aide à domicile.

### **Le temps des désillusions**

Le dernier quart du vingtième siècle a été celui d'une certaine désillusion à l'égard de la mobilité. Lorsque les commerces disparaissent, quand les structures de soin s'éloignent, la perception de l'obligation de se déplacer l'emporte sur le sentiment de liberté. Les contraintes associées à la possession de voiture (l'entretenir, la stationner...) paraissent lourdes à certains. Omniprésente dans l'espace public urbain, la voiture est accusée d'encombrer les villes, de polluer, de nous empêcher de faire les trente minutes de marche par jour nécessaires à la préservation de notre capital santé. « Comment s'en débarrasser ? » devient une question récurrente dans les grandes villes.

On a tenté d'y répondre en développant les transports collectifs. De nombreuses villes ont pu construire une image apaisée et conviviale avec les tramways. Toutefois, le bilan quantitatif sur la mobilité reste décevant. La voiture (éventuellement comme passager, notamment pour les personnes les plus âgées) reste

---

<sup>1</sup> mireille.apel-muller@vilmouv.com

<sup>2</sup> orfeuilljeanpierre1@gmail.com

le moyen de déplacement le plus utilisé dans toutes les classes d'âge (65 % en moyenne, 72 % entre 55 et 64 ans, 62 % de 65 à 74 ans, 51 % chez les plus de 75 ans) tandis que les transports collectifs restent très minoritaires (8 % en moyenne, 5 % chez les aînés).

### **Avec le troisième millénaire, un nouvel imaginaire**

C'est celui du véhicule connecté (voire autonome), non polluant (électrique), et partagé, moyennant des transactions facilitées grâce à internet, aux smartphones et aux moyens de paiement électroniques. Ce nouvel imaginaire repose sur des dimensions technologiques (pour les motorisations, pour le contrôle/commande du mouvement...). Il repose aussi sur des dimensions plus anthropologiques, notamment lorsqu'il implique une forme ou une autre de partage...

Que partage t'on dans la mobilité ? Des véhicules utilisables à tour de rôle, qu'il s'agisse de vélos (Velib, Velo'v...) ou de voitures (autopartage, voitures en libre service, location de voitures entre particuliers...). Des trajets (covoiturage informel entre personnes qui se connaissent, covoiturage formel organisé par des plateformes de mise en relation comme BlaBlaCar). Des places de stationnement privées, notamment lorsqu'on réside à proximité d'un aéroport ou d'une gare importante dont les parcs de stationnement sont très onéreux. Des courses, lorsqu'on utilise des taxis ou voitures de tourisme avec chauffeur en acceptant la présence d'autres clients. Des lieux d'hébergement lors de déplacements impliquant des nuits hors domicile, lorsqu'on préfère la location entre particuliers à l'hôtel. Ces pratiques ont toujours existé sur un mode informel et gratuit entre proches. L'extension de ces pratiques à des inconnus constitue le champ de ce que l'on appelle la consommation (ou l'économie) collaborative. Elle se développe aujourd'hui rapidement dans de nombreux domaines, et transforme tant nos façons de consommer que de produire (l'« uberisation » attendue et redoutée de nombreux secteurs).

Ces pratiques de partage formel sont encore assez marginales en termes quantitatifs : Velib pèse moins de 1 % de la mobilité francilienne, les covoitureurs passés par BlaBlaCar ne pèsent que de l'ordre de 10 % de la clientèle du train, les voitures disponibles à la location entre particuliers représentent 0,1 % du parc automobile. Elles semblent toutefois promises à un bel avenir si l'on en juge par l'intérêt des médias à leur égard, et par l'attitude des investisseurs : les valorisations d'Airbnb ou d'Uber représentent plusieurs dizaines de milliards, alors que ces sociétés ne disposent pas d'actifs matériels, comme des chambres d'hôtel ou des parcs automobiles. Les « marchés » parient que ces pratiques, qui sont surtout aujourd'hui le fait de minorités, par ailleurs assez jeunes, se diffuseront dans tout le corps social, en particulier vers les personnes plus âgées.

Leur diffusion dans l'ensemble du corps social est indiscutablement une opportunité dans une société dont le modèle de croissance traditionnel semble durablement essoufflé, au point qu'il menace nos systèmes de solidarité, y compris les retraites. Elle suppose des ruptures anthropologiques dans nos conceptions du rapport aux objets et à l'autre et des reformulations de ce que nous considérons relever de l'intime et du privé. Elle peut aussi constituer une opportunité pour les institutions en charge des solidarités collectives, sous réserve qu'elles sachent elles-aussi évoluer et rompre avec leurs approches « en silo ».

### **Une première rupture : un rapport plus fonctionnel à l'objet automobile**

Elle est très largement engagée et a vocation à se poursuivre. L'automobile comme « expression de soi », comme « vêtement à valeur emblématique » est en régression, d'autant que d'autres objets, plus récents, permettent le maintien de cette expression de soi par l'objet. Elle a rejoint le statut de « commodité », d'objet d'abord fonctionnel, pour une part majoritaire de la population.

### **Une seconde rupture : la confiance, ça peut se fabriquer**

Confier sa voiture à un inconnu, et plus encore sa vie lors d'un trajet à longue distance dans un pays où l'insécurité routière est encore à l'origine de nombreux drames, est tout sauf banal. Les plateformes collaboratives, avec leurs systèmes de notation forgeant une e réputation (et pouvant conduire à l'exclusion de certains membres) fédèrent un public de plus en plus nombreux, et montant en âge. On peut même faire l'hypothèse que la fabrication de la confiance constitue leur valeur ajoutée principale.

### **Une troisième rupture : une frontière plus poreuse entre le domaine privé et le domaine public**

Des siècles ont été nécessaires pour passer du logement ouvert à tous (au Moyen Âge) au logement conçu comme un espace privé, puis, au sein du logement, à la spécialisation des pièces (pièces ouvertes aux invités, pièces partagées par l'ensemble de la famille, chambres allouées à chacun ou aux couples...). De même, la voiture « privée » est un lieu dont on dispose à son gré (on y laisse des objets, on y écoute « sa musique, on y choisit « sa » température), et un parcours seul peut être un sas entre la vie professionnelle et la vie privée. Aujourd'hui, une partie de la population, celle qui pratique les échanges d'appartement, la location de canapé ou le covoiturage est prête à ouvrir plus largement ces espaces privés. Il reste toutefois à démontrer que toute la population y est prête. Les travaux que nous avons menés dans le cadre du programme « ville à domicile »<sup>3</sup>, notamment ceux relatifs à l'aide à domicile des personnes âgées, montrent l'importance de ces sujets : les aidants doivent négocier leur présence, apprivoiser les personnes aidées dont l'attitude est beaucoup plus active lorsqu'elles sont à leur domicile que lorsqu'elles sont hospitalisées. Trouver les « bons » codes de la civilité prend du temps, et tout est à refaire lorsque l'aidant change. Au-delà du rapport dissymétrique aidant/ aidé, il va de soi que le code dominant dans la rue et les transports publics (l'inattention polie) n'est pas praticable dans une situation de covoiturage, sans doute plus proche de la coprésence dans l'ascenseur, si ce n'est que sa durée est plus longue...

### **Une opportunité pour les personnes âgées**

Ces obstacles ne doivent pas être sous-estimés, et on comprend qu'ils ne soient pas vécus de la même façon par les personnes âgées que par la jeune génération, habituée à exposer son quotidien sur les réseaux sociaux. Il est toutefois important d'apprendre à les surmonter, notamment pour les personnes âgées. Si l'on admet que la perte de lien social et le sentiment d'inutilité à la société sont des facteurs d'accélération du vieillissement, alors il nous faut apprendre à voir que les personnes âgées disposent souvent de ressources peu exploitées aujourd'hui : un logement devenu trop grand avec le départ des enfants, voire le décès d'un conjoint ; un permis de conduire et une longue expérience de la conduite ; une voiture souvent récente et bien entretenue. Une conception collaborative de la question sociale tendrait à proposer des rapprochements entre des personnes âgées vivant dans des logements trop grands et des jeunes célibataires ayant des difficultés à se loger, ou encore à proposer à de jeunes retraités de véhiculer des enfants vers des activités périscolaires, ou des personnes plus âgées vers des centres de soins ou des lieux de loisirs, etc.

### **Une rupture nécessaire : sortir du silo institutionnel**

Aux obstacles évoqués précédemment s'en ajouterait alors un autre : l'organisation en silo de nos institutions sociales, spécialisées par publics (les enfants, les jeunes, les séniors, les dépendants...) et par objets (le logement, les transports, l'animation...). Et pourtant, dans un contexte où l'Etat providence risque d'être dépassé par l'explosion des besoins, et où de plus en plus de séniors sont en bonne santé, cette perspective d'une certaine « uberisation du social » ne mérite-t-elle pas d'être explorée, ne serait-ce que pour en définir des règles efficaces et acceptables par tous ?

---

<sup>3</sup> Institut pour la ville en mouvement, 2011, La ville à domicile, cahier n° 1  
[www.ville-en-mouvement.com](http://www.ville-en-mouvement.com)