

Ce que la France fera de la mobilité de ses aînés
dira ce qu'elle fait de ses aînés tout court!



ROULEZ VIEILLESSE !

La mobilité des vieux

Dans 15 ans, la France comptera 20 millions de plus de 65 ans. Dans 18 ans, 4 millions de seniors supplémentaires et 2 millions de jeunes en moins. Une bascule démographique qui va tout changer, à commencer par la façon dont on se déplace. Car bouger, à 80 ans, n'est plus un confort : c'est une condition d'autonomie, de santé, de dignité. Un trottoir cabossé, un banc retiré, un bus du dimanche supprimé. Et c'est une vie qui rétrécit, parfois jusqu'à l'effacement. Pour ce dossier, *Vieux* a écouté les experts de Keolis qui pensent la mobilité au quotidien et croisé leurs verbatims avec les travaux dans ce domaine. La France a tous les outils pour ne pas laisser ses vieux sur le bord de la route. Reste à les utiliser. Partout. Tout le temps. Pour tout le monde.

PLACE AUX VIEUX

Vingt millions de Français de plus de 65 ans dans 15 ans. Quatre millions de seniors supplémentaires et 2 millions de jeunes en moins dans 18 ans. La pyramide démographique se retourne. Le pays vieillit plus vite qu'il ne se renouvelle, et la mobilité change de visage avec lui.

À 30 ans, se déplacer est synonyme de liberté. À 80, c'est une condition d'autonomie, de santé, de dignité. Les chutes restent la première porte d'entrée vers la dépendance ; l'isolement, l'un des grands accélérateurs du déclin cognitif. Tout commence par ce qui semble dérisoire : un trottoir, un banc, un bus qui passe le dimanche et tout finit avec.

Première précaution : il n'y a pas LES vieux, il y a DES vieux. La retraitée de 60 ans qui fait 60 kilomètres à vélo le dimanche, l'octogénaire qui pousse son chariot trois fois par semaine, la dame de 93 ans qui ne sort plus depuis qu'on a retiré le banc : trois âges, trois géographies, trois mobilités. La vraie question n'est pas l'âge ; c'est l'autonomie, la santé physique, la capacité à comprendre une information.

L'âge ressenti, d'ailleurs, glisse. L'enquête de Silver Eco l'a mesuré : à 50 ans, on se sent 47 ; à 80, on se sent 65. « Ma mère a 104 ans et rejette la canne : « ça, c'est pour les vieux » », raconte une fille reconnaissante. Cette révolte tranquille n'est pas une coquetterie. C'est un refus.

Mais le compte démographique reste sévère. Annelise Avril, directrice générale France Grands Réseaux Urbains de Keolis, l'énonce sans détour : « Dans 15 ans, en France, on aura 20 millions de personnes de plus de 65 ans. »



**SANS CES PETITES PRÉSENCES,
LE MAINTIEN À DOMICILE DEVIENT
SON CONTRAIRE : L'ASSIGNATION
À RÉSIDENCE**

CHEZ SOI, AVEC LE MONDE AU BOUT DE LA RUE

En France, les vieux restent chez eux. À 98 ans, plus de la moitié vivent encore dans leur appartement, maison de campagne, HLM de centre-ville. C'est un attachement, pas un entêtement. Et ils exigent des complices : des trottoirs praticables, un arrêt de bus à 100 mètres, une épicerie ouverte jusqu'à 19 heures 30. « Les bus ? Trop secoué, j'évite », soupire un habitué. Sans ces petites présences, le maintien à domicile devient son contraire : l'assignation à résidence.

« EN VOITURE, SIMONE ! » – LE MOMENT OÙ LA VOITURE S'ARRÊTE

Pour la plupart des vieux, le grand seuil n'est ni la retraite ni le veuvage : c'est le jour où l'on rend les clés de la voiture. Volontaire, contraint, conscient ou brutal – peu importe. Ce jour-là, le monde se rapproche, mais les distances s'allongent. Pour Clément Michel, directeur général France Régions de Keolis : « La découverte

du portefeuille de solutions de mobilité est un moment de grand stress familial ou social. » On s'aperçoit alors qu'on ne savait pas. Qu'on ne connaissait pas son réseau. Qu'on n'avait jamais pris le bus du dimanche, jamais essayé l'application. On était mobile par procuration.

Précision pour qu'aucun lecteur ne se méprenne : ce dossier n'a rien contre la voiture. Les chiffres parlent pour elle. Quelque 93 % des Français de 65 ans et plus conduisent encore. Et 78 % prennent le volant plusieurs fois par semaine. Selon AAA Data, 54 % des véhicules neufs ont été vendus à des seniors en 2018, qui les conservent en moyenne 10 ans, contre 6 à 7 pour les autres. Surtout en zone rurale, la voiture reste un outil d'accès aux soins, de sociabilité, de dignité. Le dernier rempart contre le rétrécissement du monde.

Le sujet n'est donc pas la voiture. C'est l'autosolisme : un occupant unique, une tonne de tôle, 1000 kilomètres pour rien. Et c'est la lucidité face au temps. L'enquête Ipsos pour la Fondation Vinci Autoroutes le montre : 58 % des seniors conduisent moins qu'avant, 81 % roulent moins vite et font

plus de pauses, 47 % jugent la conduite dangereuse, et pourtant, 91 % l'estiment indispensable. L'ambivalence est centrale. Un politique courageux finira-t-il par poser la question du test médical de conduite à un certain âge ? Tout le monde la repousse. Tout le monde l'a en tête.

PREMIER PRINCIPE : L'OFFRE

Vingt ans à observer les voyageurs ont permis à Clément Michel de formuler une loi : « Le premier déterminant de l'usage, c'est l'offre. Ce n'est pas le prix, ce n'est pas le coût, c'est l'offre. »

L'offre, autrement dit : un bus qui passe à l'heure utile, à un arrêt accessible, dans la bonne direction. Un horaire lisible. Un dimanche desservi. Une fréquence supportable.

La sociologie le confirme : on capte une habitude au moment où une vie change. Un déménagement, un enfant qui part, un partenaire qui meurt, une retraite qui s'ouvre. Aux seuils, on entend. Le reste du temps, on glisse. Keolis croise donc – légalement – les fichiers des nouveaux arrivants et frappe à leur porte : « Voilà votre tram, voilà votre carte, voilà l'application, voilà le numéro où l'on vous répondra par votre prénom. » Le taux de conversion n'a rien à voir avec une affiche. Mais le seuil le plus difficile – l'arrêt de la voiture – n'a pas de fichier. Personne ne sait quand on renonce. C'est l'angle mort des politiques publiques.

LA VILLE DES 300 MÈTRES

Carlos Moreno (urbaniste franco-colombien, professeur à l'IAE Paris Sorbonne Business School) a forgé en 2015 le concept de la ville du quart d'heure, popularisé à



300 MÈTRES, C'EST CE QU'UNE PERSONNE ÂGÉE FRAGILE PEUT PARCOURIR D'UNE TRAITE AVANT DE DEVOIR S'ASSEOIR. AU-DELÀ, IL FAUT UN BANC.

partir de 2016. Tout – habiter, travailler, faire ses courses, se soigner, apprendre, se cultiver – à 15 minutes à pied ou à vélo. « On ne mesure plus les villes en kilomètres, mais en minutes de vie », résume-t-il dans un entretien à ce magazine.

Pour les vieux, la formule utile est plus humble : la ville des 300 mètres, due à Luc Broussy (président de France Silver Eco, auteur du rapport « Nous vieillirons ensemble », 2021, 80 propositions). Trois cents mètres, c'est ce qu'une personne âgée fragile peut parcourir d'une traite avant de devoir s'asseoir. Au-delà, il faut un banc. Clément Michel raconte : « Ma voisine du dessus, 93 ans, avait pour habitude de faire sa pause sur un banc dans le parc pour se rendre à la boulangerie. Ils l'ont enlevé. Et elle me dit qu'elle ne peut plus aller à la boulangerie. Et elle n'est pas à 300 mètres, elle est à 150. »

Un banc enlevé, et une dame perd sa boulangerie. Avec elle, le bonjour matinal, les nouvelles du quartier, la chaleur du four. Le mobilier urbain fait du lien social, sans bruit.

Les chiffres confirment l'intuition. Paris XV^e : 80 % des seniors accèdent à la pharmacie, à l'Ehpad et au marché en 12 minutes ; les chutes ont reculé de 15 % chez les plus de 75 ans, le bien-être déclaré a progressé de 22 %. Dijon, qui a multiplié les piétonnisations en cœur de ville, et Rennes, ville amie des aînés, affichent des résultats analogues : davantage de marche, moins de chutes, une autonomie ressentie en hausse. Barcelone et ses superblocs depuis 2016 : +28 % de marche, -19 % d'isolement. Stockholm travaille la même proximité pour ses aînés et fait reculer les chutes de 20 %. Melbourne et ses « 20-minute neighbourhoods » (Plan Melbourne 2017-2050) : 88 % des seniors accèdent à cinq services en 20 minutes. Milan, avec son programme « Piazze Aperte » (plan Milano 2030), multiplie les places rendues aux piétons.



L'URBANISME FRANÇAIS, LORSQU'IL A RÉINTRODUIT LE TRAMWAY, A FAIT SANS LE DIRE UN GRAND GESTE DE SANTÉ PUBLIQUE

Sans bancs, sans toilettes accessibles, sans zones calmes, la ville devient hostile. Le Grand Paris en a fait un programme. Bordeaux travaille à Mérignac, où l'on réintroduit du logement dans une zone d'activité et commerciale en bordure d'aéroport, sous l'œil de la mixité fonctionnelle : commerces, services, logements et transports dans un mouchoir de poche. C'est là, et là seulement, que l'autonomie tient.

LA MARCHÉ, SPORT NATIONAL

Pour Clément Michel, « le transport public est bon pour la santé, parce qu'il faut marcher pour y aller ». Quiconque vit à Paris marche davantage que quiconque vit dans une commune périurbaine peu desservie. Pas par vertu : par nécessité. Le tram, en Île-de-France comme à Bordeaux, à Tours comme à Strasbourg, contraint à la marche par sa simple existence. L'urbanisme français, lorsqu'il a réintroduit le tramway, a fait sans le dire un grand geste de santé publique. « Le mode le plus apprécié des vieux : plain-pied, lumineux, fiable », ajoute Clément Michel.

LE VÉLO, SÉRIEUSEMENT

En France, Keolis a déployé 45 000 vélos en libre-service ou en location longue durée. Beaucoup sont enfourchés par des vieux. L'assistance électrique a tout changé. Elle a aplani les côtes. Elle a dissous l'effort. Et les vélos adaptés (tandem, tricycle...) sont venus apporter des solutions pour les plus fragiles.

Encore faut-il y monter. Keolis organise donc, avec ses équipes et ses partenaires locaux, des ateliers de remise en selle. « La marche et le vélo, on les recommande comme premiers réflexes, y compris pour les seniors. » On n'a plus pédalé depuis 40 ans ? On commence dans une cour d'Ehpad, on va jusqu'à la pharmacie, puis jusqu'à la boulangerie. À Bordeaux, les vélo-taxis Mobi'Vélo, opérés par Keolis pour TBM, ont franchi le pont de pierre tout l'été 2025, lorsque les travaux le fermaient à la circulation automobile ; le service reprendra à l'été 2026 quand reprendra le chantier. Le réseau Tao d'Orléans propose lui aussi un service de vélo-taxi. À Tours, une calèche hippomobile a été remise en service pour

le tourisme patrimonial. La mobilité est aussi affaire de plaisir.

À Tours toujours, le réseau Fil Bleu enseigne le bus comme on enseignait jadis le code de la route. Pas seulement aux vieux : à tout le monde. Au fond, ne pas savoir prendre le bus n'est pas affaire d'âge ; c'est affaire de qui n'a jamais essayé.

LA FRACTURE NUMÉRIQUE N'A PAS D'ÂGE

Un mythe à tordre : la difficulté avec les écrans n'est pas l'apanage des vieux. Le Baromètre du numérique 2024 (Arcep/CRÉDOC) le dit froidement : 75 % des Français cherchent leur itinéraire en ligne, 71 % des seniors utilisent les applications GPS. Bien sûr, 64 % des vieux galèrent sur l'arrêt précis ou la ligne fantôme, l'algorithme oublie parfois leur village. Mais l'enthousiasme est intact : « Mon appli GPS ? Une heure de vie gagnée par jour », dit Mathieu. Et Robert, 72 ans : « Le numérique, c'est mon évasion. J'aime checker les trains, même si je reste sur mon canapé. » Côté « jeunes branchés », le mythe se fissure aussi. « 30 % des moins de 25 ans ne font jamais de transaction sur leur téléphone », rappelle Clément Michel. Ils écoutent de la musique, regardent trois applications, parlent à leurs amis. Mais payer, réserver, valider, ils ne le font pas davantage. Un tiers des 18-24 ans trouvent même le numérique « compliqué », soit deux fois plus que les vieux. 85 % des Français ont Internet à la maison, ce qui ne dit rien de l'usage réel. La fracture, donc, n'est pas générationnelle. Elle est sociale, culturelle, parfois affective. Elle court entre les revenus modestes et l'aisance, entre la campagne et la métropole, entre la confiance et la méfiance.



LA RÉPONSE, DÈS LORS, N'EST PAS DE CHOISIR ENTRE NUMÉRIQUE ET HUMAIN. C'EST DE MARIER LES DEUX.

La réponse, dès lors, n'est pas de choisir entre numérique et humain. C'est de marier les deux. Annelise Avril cite la révolution silencieuse de l'Open Payment : descendre du train à Dijon, aller vers la Cité internationale de la gastronomie et du vin ouverte en mai 2022, vouloir prendre le tram, et tapoter sa carte bancaire sur le valideur. Pas d'application à télécharger, pas de carte à acheter à un guichet introuvable. La technologie au service de l'effacement de la technologie. Pour un touriste japonais de 78 ans débarquant au Mont-Saint-Michel, ou pour la

grand-mère qui découvre Lyon après une vie passée dans un village du Gers, c'est un cadeau. Quant aux chatbots WhatsApp qui pointent leur nez dans l'information voyageurs, ils offrent aux seniors familiers du téléphone une porte d'entrée évidente, à condition qu'en cas de doute, un humain reprenne la main au centre d'appel.

L'ISOLEMENT N'EST PAS QU'À LA CAMPAGNE. IL EST AUSSI EN PLEIN CŒUR DES MÉTROPOLIS.

APPRENDRE EN CONFIANCE

Un quart des Français hésitent devant leur smartphone sans coup de pouce. Les ateliers fleurissent, et ils marchent. Mireille, 69 ans : « J'appréhendais, mais c'est plus simple que prévu. Aujourd'hui, je trace mes trajets seule. » Marie, 58 ans : « Le chauffeur m'a montré. Maintenant, je vole de mes propres ailes. » Le secret tient en deux mots : un visage, une main.

Si un mot revient en boucle dans la bouche des dirigeants de Keolis, c'est celui-là : *humain*. La technologie, oui, mais sans humain, rien ne tient. À Bordeaux, le dispositif Mobi'Guide opéré par Keolis pour TBM en est l'illustration : réservé aux clients TPMR (transport pour personnes à mobilité réduite), il met à disposition un accompagnateur professionnel, formé à toutes les fragilités, qui prend le voyageur en main, du trottoir au trottoir, en bus, en tram ou

en BATO. Sur les réseaux STAR à Rennes et STAN à Nancy, des médiateurs accompagnent physiquement, le temps de plusieurs trajets, des personnes peu familières du réseau qui apprivoisent leur ligne. On marche, on monte, on descend, on valide. Au 4^e trajet, la personne y va seule. C'est simple. C'est efficace.

Dans le même esprit, les PIMMS (points information médiation multiservices) pour réaliser la médiation transport. Ce sont 36 associations avec 600 salariés qui œuvrent pour faciliter l'accès aux services essentiels, dont la mobilité. Partenaire fondateur, actif depuis 30 ans, Keolis a pris la présidence du Réseau national en juin 2025, avec Abdellah Chajai (directeur Marketing, Innovation, Développement durable et Engagement de Keolis). Ces associations sont par ailleurs labellisées France Service. Un lieu, une oreille, un écrivain public ; quelqu'un pour aider à payer une facture en ligne, à comprendre un horaire, à imprimer un titre de transport. L'antithèse de la dématérialisation aveugle.

UNE VILLE QUI FAIT LES YEUX DOUX

Le Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés (RFVAA), créé en 2012 et affilié depuis 2013 à l'OMS (Organisation mondiale de la santé), travaille la même matière depuis des années : trottoirs praticables, horaires lisibles, chauffeurs qui sourient en ouvrant la porte. Rien de fastueux. Juste l'élégance d'une ville qui voit ses vieux et leur dit : « Restez, vous êtes chez vous. » Le rapport Broussy « Nous vieillirons ensemble » et les travaux du Cerema le confirment : ce sont des détails – un trottoir plat, un horaire limpide, un chauffeur

complice, un atelier patient – qui séparent l'inclusion de l'isolement.

L'isolement, on le croit rural. Il l'est, et ces territoires doivent être desservis. Annelise Avril cite Orléans Métropole, où le service RésaTao, opéré par Keolis avec Padam Mobility, a été étendu à un transport à la demande nocturne (RésaNuit) disponible 24 h/24 depuis septembre 2025. « On s'était dit que ce serait pour les jeunes en sortie de boîte. Et finalement, ce sont les actifs et les seniors qui l'utilisent le plus. » Les vieux qui rentrent du restaurant à 22 heures, les actifs qui prennent le poste de nuit. Le sur-mesure de masse a trouvé son public. À Foix, c'est deux jours par semaine par vallée. À Agen, on va chercher des gens dans les communes les plus éloignées du centre. Dans une commune des Hauts-de-France, un seul service : un transport à la demande le jeudi matin, pour aller au marché. Quatre ou cinq personnes embarquées qui en profitent pour passer à la banque, faire trois courses, voir le médecin. C'est peu, et c'est essentiel.

Méprise à éviter : l'isolement n'est pas qu'à la campagne. Il est aussi en plein cœur des métropoles, dans les quartiers prioritaires, hors des heures de pointe, dans les tours dont les ascenseurs tombent en panne. La vieille dame de Vénissieux qui n'ose plus traverser la dalle est aussi seule que celle du Cantal.

VOYAGER, BIEN SÛR

Le voyage n'est pas un accessoire de la vieillesse : c'en est le prolongement. Dix-neuf millions de Français de plus de 60 ans voyagent, soit 27,7 % de la population. Quelque 70 % ont bougé ces deux dernières années, à raison de 6,2 séjours annuels en moyenne. La France reste favorite, devant

l'étranger. Et 63 % prévoient de repartir dans les cinq ans, hors saison (95 %), pour la tranquillité (72 %) (étude Alliance France Tourisme/Ipsos, 2025).

La lame de fond ne fait que monter. En Europe, les 60-74 ans captent déjà 23 % des voyages et 26 % des nuitées en 2022. À l'horizon 2040, selon le Parlement européen, les dépenses touristiques des plus de 55 ans devraient presque doubler, pour atteindre 369,5 milliards d'euros, soit +111 % par rapport à 2019.

Marie Gonzato Yahiel (responsable Accessibilité Keolis) et Julie Sulli (directrice Expérience et Parcours Client de Keolis) ont fait du tourisme post-Covid un sujet stratégique. Leur conviction : Keolis doit se penser comme facilitateur du parcours touristique et garant de la continuité du déplacement. Stratégie résumée en une formule : « First





mile, last mile» (le premier et le dernier kilomètre). Amener le voyageur depuis son TGV jusqu'à la porte de son hôtel, et inversement. Le futur CDG Express, opéré par Hello Paris, joint-venture Keolis-RATP Dev, pour le compte de la DGITM (direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités), ouverture annoncée au printemps 2027, en sera la vitrine ; les filiales Keolis Tarbes Lourdes Pyrénées (navettes de pèlerinage et liaison aéroport) et Keolis Sud Allier (Vichy, autocars touristiques) en sont les déclinaisons quotidiennes. Le Mont-Saint-Michel, dont Keolis exploite depuis octobre 2022 les navettes et parkings, illustre la méthode. «Le patron de l'établissement public disait que la mobilité était la première plainte des visiteurs. Aujourd'hui, ce n'est même pas dans le top 10», raconte Clément Michel. Tout a été repensé : flux de voitures, flux de piétons, navettes, signalétique. Une clientèle asiatique en croissance forte exige cette fluidité.

Et puis il y a la grande leçon des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 : ce dont on se plaint au quotidien – accessibilité, signalétique, accompagnement humain –, la France a su le tenir en étendard l'espace d'un été. La preuve qu'on peut faire bien quand on s'en donne les moyens. Reste à le faire tous les jours, partout, pour tous.

QUI PAYE, QUI CONDUIT

Deux questions sourdent en arrière-plan. La première est celle de l'argent. Le modèle français de la mobilité repose sur un trépied. Le versement mobilité, taxe sur les salaires des entreprises de plus de 11 personnes perçue par les autorités organisatrices, en constitue l'os. À Lyon, il représente 65 % du coût du transport. À Agen, plutôt 10 %. Le voyageur, ensuite, ne couvre qu'une fraction modeste : « Quand vous payez 1 euro votre billet, le coût pour la communauté est plutôt de 10. » Enfin,

LE BUS SANS PERSONNE DEDANS, CE N'EST PAS LA MOBILITÉ DES VIEUX : C'EST LA SOLITUDE MOTORISÉE

le budget général de l'agglomération vient à la rescousse.

Or, vieillissement et baisse des actifs égalent moins de versement mobilité. Et les vieux, dans la plupart des réseaux, ne payent pas, ou payent beaucoup moins. Le modèle est structurellement sous tension. Il faudra, à un moment, en parler franchement.

La seconde question est presque plus brutale : qui conduira les bus ? La pyramide des âges se creuse, le métier attire moins. « Peut-être que la solution est là, peut-être que plus personne ne conduira les bus », glisse-t-on à demi-mot. Mais Clément Michel prévient : « Quand on a des vieux dans un bus, il faut de la réassurance. Il faut de l'humain. Peut-être que ce ne sont pas des conducteurs qu'il nous faut, mais un accompagnateur. » Le tout-autonome n'est pas la réponse. Le bus sans personne dedans, ce n'est pas la mobilité des vieux : c'est la solitude motorisée.

LE DIGITAL AU SERVICE DES PLUS FRAGILES

Le digital, lui aussi, peut tendre la main aux vieux. Handimap, née à Rennes en 2010 et déployée à Lorient et Montpellier, géolocalise les obstacles, les passages piétons défaillants, les ascenseurs en panne. Un GPS qui dessine, sans bruit, une ville plus juste. Celle où la voisine de Clément Michel pourrait, enfin, retrouver son banc.

VIENS AVEC MOI

Une dernière scène. Clément Michel, à Boston. Ses amis le voient prendre la ligne rouge tous les jours. Eux payent leur parking 80 dollars et perdent une heure par trajet. Un jour, il leur dit : « Demain matin, tu viens avec moi. » Réponse : « Oh non, pitié Clément. » Mais ils viennent. Et après, ils ne reviennent plus à la voiture.

Tout est là. La mobilité des vieux n'est pas une affaire de dispositif, ni même de digital. C'est une affaire de réassurance, d'accompagnement, de présence, de main tendue. « Viens avec moi », trois mots qui tiennent le monde.

Et puisque ce magazine s'appelle *Vieux*. Un dernier secret : il existe dans le Tarn un village qui s'écrit V-I-E-U-X. Deux cent trente habitants, une église à clocher octogonal. Le village des grands-parents de Clément Michel. Il faudra y aller un jour. Marcher 300 mètres jusqu'à la maison voisine. Boire un verre. Et se dire que dans chaque vieux, comme l'écrivait Groucho Marx, « il y a un jeune qui se demande ce qui s'est passé. »

Bouger encore. Bouger autrement. Bouger ensemble.

Lecteur fidèle de VIEUX depuis le numéro 1, Éric Chareyron a passé sa carrière à observer comment les Français se déplacent. Voiture, tramway, marche, banc public, villes touristiques : il décrypte ce qui change dans la vie quotidienne des seniors.



« LE BANC, C'EST L'AIRE D'AUTOROUTE DES VIEUX »

Entretien avec Éric Chareyron, expert de la mobilité urbaine

VIEUX Commençons par l'éléphant au milieu de la pièce : la voiture et les vieux.

ÉRIC CHAREYRON Pour les 75-85 ans, la voiture, c'est l'âge d'or. L'étude qualitative menée par Keolis auprès de 130 personnes le confirme. Quand la DS est arrivée au Salon de l'auto en 1955, c'était une révolution. La voiture, c'était le rêve d'une société qui se modernisait, indissociable des ZUP, des vacances, d'un statut social et d'une liberté sans contraintes. Pas de limitation de vitesse avant les années 70 : la chanson de Franck Alamo « file file file » (début des années 60) résume bien cette époque où une belle voiture filait sur les routes de la Côte d'Azur. Aujourd'hui, c'est devenu pour beaucoup un plaisir coupable. Ils l'ont utilisée sans entraves, et déclarent eux-mêmes que ce n'est plus très bien.

VIEUX Sauf qu'en province, on prend encore la voiture pour faire 20 m...

É.C. Évidemment. Des métropoles comme Bordeaux ou Rennes, et de nombreuses autres, n'avaient pas un kilomètre de tramway ou de métro avant l'an 2000. Lille, c'était en 1982 ; à Lyon, j'avais 19 ans quand le métro est arrivé. Pour cette génération, le mode ferré, capable de rivaliser avec la voiture, est apparu tard. Dans nos verbatims, on l'appelle le « tramway passe-muraille » : on le voit, on sait où il s'arrête, on ne l'attend pas. Sur le bus, il reste encore beaucoup à faire. Chez Keolis, on se bat pour que les lignes principales aient les caractéristiques du tramway : terminus A, terminus B, itinéraire identique du premier au dernier départ, bonne fréquence y compris le soir et le week-end. Fini le temps où les vieux rentraient à 18 heures 50 : ils vont au yoga, au pilates, au cinéma. Et beaucoup ont des activités sociales, associatives, familiales...

VIEUX Le soir, c'est l'insécurité...

É.C. Pas seulement l'agression. C'est aussi qu'on y voit moins bien : 10 % des plus de 70 ans souffrent de glaucome, 25 % des plus de 75 ans de DMLA, les problèmes d'équilibre rendent plus fragiles (presque

40 % ont des problèmes d'arthrose à la hanche aux genoux), mais ces difficultés, on les dénie. On préfère renvoyer l'image de quelqu'un en forme, content d'être à la retraite. Il faut aller loin dans la conversation pour qu'apparaisse la vraie raison du non-déplacement : « il n'y a pas de toilettes publiques », « il n'y a pas de banc pour souffler ». Ça ne se dit jamais en réunion publique, par pudeur. Les pouvoirs publics ne s'en saisissent pas. Et puis l'insécurité, c'est aussi et surtout le risque de tomber, d'être renversé.

VIEUX Le banc, c'est si important ?

É.C. Le banc, c'est l'aire d'autoroute des vieux. C'est aussi la recharge de batterie de smartphone : on s'assoit, on recharge, on repart. Sans banc, on arrive au point maximum et on rentre. Avec, on accroît son rayon d'autonomie. Et je veux dire un vrai banc – avec un dossier, quelque chose pour aider à se relever – pas un bloc de pierre design. Avec les toilettes publiques, l'éclairage et la largeur des trottoirs, ça forme un système. Et puis 90 % des fragilités ne se voient pas : diabète, maladies cardiaques ou coronaires, cancers, toute notre communication dit « laissez votre place à ceux qui en ont besoin », mais les pictogrammes ne montrent que la femme enceinte de six mois ou la canne.

VIEUX L'avenir, ce sont les transports sans humain ?

É.C. Sans conducteur, peut-être – la 14, les métros automatiques de Lille, Rennes, Toulouse ou Lyon – mais pas sans humain. Les gens veulent de l'humanisation. Comme à Docklands à Londres : pas de conducteur, mais quelqu'un pour accueillir, renseigner, rassurer.

VIEUX Une accélération que vous n'aviez pas vue venir ?

É.C. Le vélo. Dans ma génération, c'était le « vélo ouvrier », quasi évacué de l'espace public. Le Vélo'v lancé par Decaux à Lyon, puis le rebond post-Covid m'ont surpris. Mais le vélo cache la marche : c'est elle, le mode qui a vraiment le vent en poupe. Santé, écologie, lien social, vitrines. À Tarbes, Alès, Cherbourg, j'entendais ce que je prenais pour du langage de bobo : « Le matin, on marche, on a les idées plus claires. » Je m'étais complètement planté. Pour les « vieux », la marche c'est ce qui permet de rester en forme le plus longtemps possible et lutter contre la sédentarité.

VIEUX En bon vieux, si je veux bénéficier d'une mobilité formidable, où dois-je aller ?

É.C. Tout dépend d'où vous venez. Mais je vous conseille de regarder les villes moyennes proches d'une grande ville : Libourne, à 40 minutes de Bordeaux en TER ; Vienne, près de Lyon ; Vitré, près de Rennes. À Vitré, 800 habitants vont travailler à Rennes, et 800 Rennais font le trajet inverse : la qualité de vie d'une ville de taille moyenne, et la proximité en TER des équipements d'une grande ville. Et puis les villes touristiques – Vannes, Menton, Narbonne, Granville, et beaucoup d'autres. Elles sont belles, suréquipées par rapport à leur taille parce que les touristes font vivre les commerces, et comme elles savent qu'elles ont beaucoup de personnes âgées, elles font des efforts d'accessibilité. Le revers : c'est plus cher. ●

