

Groupe de travail Mobilités Accessibilités

Rapport d'autosaisine

**La ville de tous les Us-Ages
décembre 2024**



SOMMAIRE

1. INTRODUCTION : la ville de tous les Us-Ages.....	2
1.1 Le groupe de travail.....	2
1.2 L'autosaisine.....	2
1.3 La méthodologie.....	3
1.4 Le rapport final.....	4
2. LA COMEDIE URBAINE : notre terrain d'étude.....	4
2.1 Le décor : Bordeaux, ville contrainte.....	4
2.2 Les acteurs : senior un jour, senior toujours.....	5
2.3 Les acteurs seniors jouent plusieurs personnages.....	7
2.4 Le scénario : les aléas du quotidien.....	8
3. LES EMBARRAS DE BORDEAUX : où, quand, comment ?.....	9
3.1 La voirie.....	9
3.2 L'éclairage.....	11
3.3 L'usage et mésusage de l'espace public.....	12
4. L'ENFER, C'EST LES AUTRES : partage des espaces de circulation.....	12
4.1 L'incivilité, un fléau à combattre.....	13
4.2 Des conséquences publiques déplorables.....	13
5. CHACUN SA ROUTE, CHACUN SON CHEMIN : modes de mobilité.....	14
5.1 Les piétons, ces héros du quotidien.....	14
5.2 Un guidon entre les mains : le code a changé.....	14
5.3 Les automobilistes, as du volant.....	16
5.4 Tous ensemble, tous ensemble.....	17
5.5 Les chaînons manquants	18
6. PISTES D'AMÉLIORATION : des suggestions.....	19
6.1 L'aménagement urbain.....	20
6.2 Un art de vivre urbain.....	22
6.3 Nos cinq sens dans tous les sens.....	22
6.4 Assurer au senior sécurité et confort.....	23
6.5 Toutes aides seront les bienvenues.....	25
6.6 Misons sur nos capacités.....	31
7. CONCLUSION : aujourd'hui et demain.....	33
7.1 Rencontres et participations.....	34
7.2 Bibliographie.....	35
7.3 Annexes.....	37

1 INTRODUCTION : la ville de tous les Us-Ages

1.1 Le groupe de travail

Il est constitué de membres du Conseil Bordeaux Seniors Actions (CBSA). Ce Conseil, consultatif, a été créé à l'initiative de la mairie de BORDEAUX en octobre 2021, conformément aux préconisations de l'OMS, dans le cadre de sa participation au réseau francophone des Villes Amies des Aînés (VADA).

Dès sa formation, les membres du CBSA, désireux de participer à la vie de la Ville, ont recherché des solutions à des thématiques précises, destinées à favoriser le bien-vivre des seniors dans la ville. Souhaitant être force d'idées et de propositions, ils ont conjugué réflexion et expertise d'usage.

En 2023, trois sujets ont fait l'objet d'auto-saisines : habitat adapté, communication de la ville vers les seniors, mobilités et accessibilités des seniors au quotidien. Des groupes de travail se sont constitués autour de ces questions. L'un d'eux se forme avec Annette, Annie, Christine, Jean-Didier, Laurence, Martine, Monique, Philippe, Régine, Sabine, Sylvie.

Il s'est auto-saisi de la question des accessibilités et des mobilités des seniors dans la ville :

Accessibilités et Mobilités : la Ville de tous les US-AGES

1.2 L'autosaisine

Cette proposition est reçue favorablement en juin 2023 par madame Harmonie Lecerf Meunier (Adjointe au maire chargée de l'accès aux droits, des solidarités et des seniors) et monsieur Olivier Escots (Adjoint au maire chargé du handicap, de la lutte contre toutes les discriminations, de l'accessibilité et des établissements recevant du public).

Pierre HURMIC, maire de Bordeaux dans sa préface à la mandature 2020-2026, écrit :

« L'indice du rayonnement de Bordeaux sera celui du bien-être de ses habitants, où chacun aura trouvé sa place dans une ville dynamique et apaisée. »

Comment trouver sa place dans l'espace public ?

On constate que selon les générations, différentes formes de mobilités sont utilisées et coexistent. Une multiplicité de règles de partage sont mises en place, dont certaines peuvent être méconnues ou imparfaitement respectées.

La mobilité des personnes âgées est reconnue pour être un facteur important du maintien du lien social et de la participation à la vie de la cité. À ce titre, elle peut être identifiée, sur le long terme, comme un levier de lutte contre l'isolement et participe au maintien en bonne santé des personnes.

Toutefois, la multiplicité des interactions dans le partage de la rue rend le déplacement des seniors (personnes souvent vulnérables) anxiogène, voire périlleux, au risque de les dissuader de sortir de chez eux.

La question se pose alors :

Comment faciliter et sécuriser leur mobilité dans l'espace public pour qu'ils accèdent aux activités du quotidien ?

A Bordeaux, dans sa métropole et même ailleurs, la mobilité urbaine constitue un enjeu majeur. Cette problématique est au cœur de nos préoccupations et fait l'objet de notre autosaisine (annexe1 autosaisine).

Association TOUT ART FAIRE – Mobilité - 03/10/2024

Individuelle, collective, douce ou motorisée, la mobilité est au cœur des préoccupations quotidiennes des habitants. Cette mobilité évolue dans le temps, au gré des avancées technologiques et de la réalité urbaine. Mieux circuler, fluidifier les déplacements, adapter le territoire aux usages des habitants, prendre en compte les enjeux climatiques sont autant de défis de développement de la métropole, des préoccupations qui restent d'actualité.

Il est essentiel de participer à la recherche de solutions destinées à améliorer la sécurité, l'accessibilité et la mobilité urbaine, tout particulièrement celles des seniors.

Osons une pointe d'humour : notre projet pourrait s'intituler SAMU (Sécurité Accessibilités et Mobilités Urbaines).

1.3 La méthodologie

• Outils et moyens

Pour répondre à la question posée par l'autosaisine, le groupe de travail du CBSA a :

- échangé régulièrement au sein de réunions décennales
- procédé à des auditions
- participé à diverses réunions publiques et déambulations guidées.

L'utilisation de ressources documentaires (études, enquêtes, grilles d'analyse) a permis d'asseoir des hypothèses de travail, d'ajuster des idées reçues et de valider diverses informations en les actualisant.

Des réflexions issues d'une expertise d'usage en s'appuyant sur des situations vécues ont été analysées.

• Axes de travail

Ils ont été déterminés, afin de :

- constater la diversité de modalités des mobilités urbaines
- lister des freins de toute nature qui réduisent l'accessibilité et la mobilité
- repérer des dispositifs qui les favorisent
- identifier les leviers d'amélioration pour la mobilité des seniors

Aucune hiérarchie n'a été établie, les axes ont été évoqués lors de rencontres, démontrant leur importance aux yeux de nos interlocuteurs.

Une fois réalisée, l'étude est consignée dans un rapport remis aux élus destinataires et présentée en réunion plénière du CBSA en décembre 2024.

1.4 Le rapport final

Le groupe de travail s'est engagé à remettre en fin d'année 2024 à madame Harmonie Lecerf-Meunier, adjointe au maire chargée de l'accès aux droits, des solidarités et des seniors, un rapport présentant les propositions du CBSA sur la mobilité et l'accessibilité de la ville pour les seniors.

Nous souhaitons que ce rapport soit également transmis aux élus et agents territoriaux sollicités ou venus à notre rencontre :

- Olivier Escots, adjoint au maire chargé du handicap, de la lutte contre toutes les discriminations, de l'accessibilité et des établissements recevant du public,
- Patrick Papadato, conseiller municipal délégué auprès de Didier Jeanjean pour la voirie, la mobilité et le stationnement,
- Pascale Bousquet-Pitt, maire-adjointe du quartier Caudéran,
- Estelle Goblet, de la mission Accessibilité en charge de la concertation du PAVE (Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics).
- Sophie Boissarie, chargée d'inclusion et gestionnaire de la tarification solidaire Bordeaux Métropole
- Aude Chatenet, responsable de projet de ville et de quartiers en renouvellement, direction de l'habitat et de la politique de la ville, Bordeaux Métropole

2. LA COMEDIE URBAINE : notre terrain d'étude

Nous avons souhaité présenter cette étude sous une forme théâtralisée à la fois ludique et sérieuse. Plantons le décor qu'est la ville pour s'intéresser ensuite aux acteurs et au(x) rôle(s) que chacun joue dans l'espace public, selon un scénario établi.

2.1 Le décor : Bordeaux, ville contrainte

L'action se déroule dans les 8 quartiers bordelais, tels qu'ils nous ont été présentés lors de la réunion plénière du CBSA, le 6 février 2024 :

- Bordeaux Centre
- Bordeaux Maritime
- Bordeaux Sud
- Caudéran
- Chartrons - Grand Parc - Jardin public
- Bastide
- Nansouty - Saint-Genès
- Saint-Augustin - Tausin – Alphonse Dupeux.

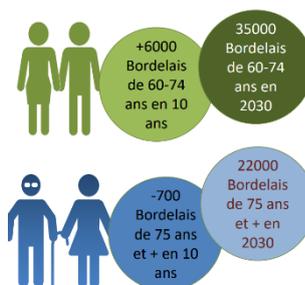
On ne poussera pas les murs anciens, on n'élargira pas les voies ni les trottoirs dans le centre historique. Ailleurs, on rencontrera des trottoirs méritant une réfection ou à minima des aménagements. Dans d'autres quartiers, ce sera une signalisation à

améliorer. Chacun des quartiers a ses attraits et ses atouts sur lesquels il est possible de s'appuyer.

2.2 Les acteurs : senior un jour, senior toujours

Dans ce décor, les Bordelais seniors ou les seniors bordelais ont leurs habitudes de déplacement. Où vont-ils, pour quoi faire et comment ? mais avant tout qui sont-ils ?

En 2030, 30 % de la population française aura plus de 60 ans, âge à partir duquel on peut prétendre administrativement au titre de senior. En 2030, 10 % de la population bordelaise aura plus de 75 ans.



48 200
Bordelais de 60 ans et plus au 01/01/2018 (+2800 en 5 ans)

2030 : 21 % de la population

Modulé par :

- Politique d'habitat et coût du logement
- Offre de services aux seniors
- Qualité des infrastructures
- Répercussion de la crise sanitaire



Des valeurs et projections locales sont présentées dans les annexes 2-1 Etude démographique et 2-2 La séniorité Bordeaux.

• Leur profil

Plusieurs définitions du senior coexistent, dont les plus courantes sont les suivantes :

- Dans le monde du travail, les seniors sont en fin de carrière, soit généralement après 45 ans ou 50 ans selon les sources. L'administration considère comme personnes âgées, les individus de plus de 60 ans. Dans le domaine médical, on est senior à 70 ans. Dans le sport, on est senior à 19 ans et vétéran à 35 ans !
- Dans notre étude, le « profil senior » se présente ainsi : personne de 65 ans et plus, résident permanent à Bordeaux, qui fait partie des 7,2 % de la population urbaine bordelaise senior dont les sens et certaines capacités sont parfois émoussées par l'âge ou l'état de santé, en capacité de se déplacer seul ou accompagné, avec ou sans aide technique.

Pour compléter ce profil, nous évoquerons la capacité de résilience de personnes âgées :

Pour s'adapter aux changements, aux épreuves ou aux situations stressantes, elles surmontent les obstacles pourtant nombreux que sont les problèmes de santé mentale, psychique et physique, l'isolement social et les difficultés économiques.



• Leurs habitudes de mobilité

Quel que soit l'âge, les seniors conservent naturellement l'envie et le besoin de se déplacer librement, de maintenir leurs diverses activités extérieures...

Or, le vieillissement a un impact sur la mobilité et les modes de déplacements des personnes âgées.

Les changements physiques, cognitifs et sensoriels qui surviennent peuvent limiter leurs capacités à se mouvoir en toute sécurité et indépendance.



- **Des comportements qui évoluent**

Les seniors tiennent à leur mobilité et souhaitent poursuivre leurs déplacements quotidiens. Mais l'âge reste un facteur influant.

Aussi, on peut constater une évolution des durées, des fréquences et des distances, des modes

- La durée quotidienne moyenne passe de 1h20 avant 64 ans à 1h environ au-delà, puis 30 min au-delà de 75 ans.
- La fréquence hebdomadaire moyenne se réduit : 4 fois par semaine avant 60 ans, puis 3 fois entre 60 et 74 ans, seulement 2 fois au-delà de 75 ans.
- La distance quotidienne évolue avec l'âge : si 41 % des 60-74 ans parcourent en moyenne 3 km par jour, ils ne sont plus que 34 % entre 75 et 84 ans. (Source : Rapport CEREMA-Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain - Etat de l'art - Juin 2016).
- Les modes de déplacement laissent davantage de place à la marche ; l'utilisation des transports collectifs augmente de 10 % ; en voiture, de conducteur on devient passager.

- **Des priorités réévaluées**

Les besoins et motifs essentiels d'indépendance, d'autonomie, et d'activités des seniors évoluent avec l'âge. (Annexe 3 la pyramide de Maslow)

Si le travail est le motif essentiel de déplacements des moins de 60 ans, entre 60 et 74 ans les achats en constituent 35 %, les loisirs 33 %, 12 % les démarches administratives. Ces valeurs se modifient pour les 75 ans et plus : 47 % pour les achats, 28 % pour les loisirs, 15 % pour des démarches.

La proximité, le lien social, les loisirs, les destinations commerciales seront les facteurs de cette mobilité.

Pour surmonter la pénibilité des déplacements, les seniors se donneront un but.

Simone est une charmante dame de 85 ans, qui vit seule dans un appartement, au 3ème étage d'une résidence dans le quartier Caudéran Mondésir. Elle se déplace avec un déambulateur à roulettes à l'extérieur et connaît quelques problèmes auditifs.

Ce matin-là, elle doit se rendre dans un laboratoire pour un examen (annexe 4 : Persona Simone son portrait, sa journée)

- **Des déplacements multimodaux**

Pour se déplacer, les seniors vont tour à tour se fondre dans différents rôles : piéton, utilisateur de deux-roues, automobiliste, usager de transports en commun.

C'est ainsi que nous allons les retrouver dans plusieurs rôles.

2.3 Les acteurs seniors jouent plusieurs personnages

Pour assurer leurs déplacements, nos acteurs vont successivement revêtir différents costumes.

- **Le piéton**

Assez généralement, les seniors sont piétons et interviennent comme tels dans le cadre d'un parcours de déplacements.

Ainsi, une personne partant d'un point A à un point B suit un trottoir, utilise un transport en commun, franchit une porte d'entrée, emprunte un ascenseur ou un escalier, contourne une banque d'accueil, etc. Elle doit ensuite rentrer chez elle avec des embûches et difficultés similaires.

À titre d'illustration, nous vous présentons en images le parcours de Simone pour se rendre à un cabinet médical.



- **Le cycliste et utilisateur d'engin de déplacement personnel**

L'utilisation des deux-roues est réservée aux seniors qui s'en sentent capables. Les freins physiques et psychologiques évoqués plus haut réduisent la fréquence de leur emploi.

- **Le conducteur automobile**

Certains seniors restent attachés à la conduite de leur véhicule personnel (sentiment de liberté et d'autonomie, force de l'habitude, défi face aux difficultés). Malgré les défaillances physiques, la méconnaissance des nouvelles règles en usage et des parcours modernisés, le rejet des véhicules hors la ville, l'abandon de la conduite en ville restent encore difficiles pour certains.

- **L'usager des transports en commun**

Ce mode est souvent privilégié pour des parcours dont la distance est importante ou par choix personnel, par habitude ou par commodité.

Ces différents modes de mobilité sont utilisés de façon individuelle, successivement. Mais, en permanence, ils amènent à rencontrer les autres usagers de l'espace public.

La question se pose alors :

Comment organiser au mieux ces déplacements multiformes et multimodaux dans un espace public partagé par tous ?

2.4 Le scénario : les aléas du quotidien

Le scénario est le suivant : il arrive un temps où l'envie ne suffit plus, quand plusieurs obstacles se dressent pour contrecarrer la volonté des seniors.

- **Des freins physiques ou psychologiques se révèlent :**
 - La diminution de la mobilité physique peut conduire à une réticence à utiliser certains moyens de transport, notamment ceux nécessitant une certaine agilité ou force physique, comme le vélo.
 - Le déclin cognitif : il peut altérer la capacité à naviguer dans des environnements complexes et/ou à utiliser efficacement les transports en commun. Il peut entraîner une dépendance accrue à des moyens de transport familiers et même la nécessité d'une assistance pour se déplacer.
 - La peur de tomber qui les rend moins enclins à utiliser des moyens de transport qui majorent le risque de chute (bus, tram).
 - Le sentiment d'insécurité : une peur accrue des accidents. La circulation automobile peut sembler plus dangereuse en raison de réflexes diminués et/ou d'une vision déclinante. Les seniors peuvent craindre de ce fait de traverser des rues animées, plus ou moins éclairées, de conduire dans des conditions de circulation intense, voire d'utiliser les transports en commun. De même, l'anxiété liée au comportement des autres dans l'espace public augmente.
 - Les préférences personnelles : les uns préféreront des modes de transport qu'ils estiment plus tranquilles et sûrs, comme les transports en commun ou les taxis, tandis que d'autres opteront pour d'autres solutions comme les services de covoiturage ou de transport adapté.
- **Des obstacles extérieurs surgissent :**
 - L'accessibilité spatiale : les obstacles tels que les escaliers, les trottoirs détériorés, l'absence de rampes d'accès ou l'éloignement des stations peuvent limiter leurs options de déplacement.
 - L'inaccessibilité au numérique (annexe 5 Mobilité et fracture numérique)
 - Les générations actuelles des seniors ne sont pas encore entièrement adaptées à ces moyens. Une étude publiée par le CREDOC/Baromètre du numérique (Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie) en mai 2024, montre que la quasi-totalité des Français âgés de 40 à

59 ans utilisent Internet, cependant ils ne sont plus que 64 % chez les 70 ans et plus.

- La mobilité des seniors est un véritable enjeu de santé publique. Un sondage réalisé par l'association Wimoov montre que les freins à la mobilité sont pour:
 - 36 % des seniors le coût des déplacements
 - 31 % des problèmes de santé ou de handicap
 - 18 % un lieu de vie inadapté
 - 14 % la peur des transports

Ces possibles difficultés à se déplacer facilement en toute sécurité et indépendance ont un impact sur leur bien-vivre et peuvent induire un isolement social.

Dès aujourd'hui et pour demain, il est important de concevoir des environnements urbains et des systèmes de transport qui prennent en compte les besoins spécifiques des seniors.

3. LES EMBARRAS DE BORDEAUX : où, quand, comment ?

Pour étudier la mobilité des seniors bordelais, posons-nous les questions suivantes :

- Où s'exerce-t-elle ? dans les rues et autres voies de circulation bordelaises.
- Quand ? le jour et la nuit.
- Comment ? de différentes façons, dont certaines sont contraires au bon usage.

3.1 La voirie

La voirie est essentielle en ce qui concerne les déplacements urbains. Pour la définir il faut non seulement prendre en compte les différents espaces de circulation, mais également la qualité de ces espaces, leurs aménagements, l'organisation de ces différents espaces entre eux.

- **Des espaces de circulation dédiés**

À chaque mode de déplacement correspond un espace dédié : trottoir, rue, bande ou couloir de circulation.

La définition de chaque espace se traduit successivement ou conjointement par des revêtements distincts, des colorisations différentes, des signalisations au sol ou par panneaux, l'installation de potelets, des abaissés de trottoir, des bandes podotactiles, etc.

Le trottoir, espace à part entière destiné aux piétons, doit les mettre en sécurité par rapport à d'autres modes de déplacement (annexe 6 Le trottoir)

Les traversées des rues restent un risque majeur pour les seniors dont les facultés physiques, perceptives ou cognitives peuvent être diminuées.



Passage piétons pour tous.

Les cheminements, leurs dimensions influent sur leur intérêt, leur confort, leur utilité.

La contiguïté des espaces dédiés peut être un facteur de difficultés et dangers. De multiples techniques peuvent être mises en œuvre pour mettre en exergue ces différences et augmenter leur lisibilité.

- **Des espaces de circulation qualitatifs**

Ici, des méduses du street art révèlent une mauvaise qualité du revêtement de l'espace piéton, artistique certes, mais visuellement et tactilement insuffisante.

Là, un trottoir en herbe et sable, plus loin des pavés disjoints, ailleurs encore une alternance de revêtements (pavé, bitume, etc.) plus ou moins compatibles avec une marche en confiance.

Certaines rues pavées présentent le charme désuet de l'ancien, mais la circulation automobile d'aujourd'hui les rend particulièrement bruyantes et mal adaptées aux deux-roues, poussettes et autres caddies.



- **Des espaces de circulation aménagés**

Les aménagements de voirie impliquent la Ville et la Métropole.

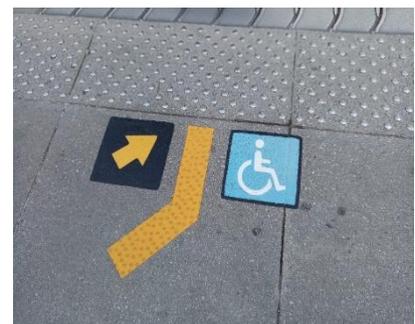
La correction de certains problèmes concernant la voirie a été réalisée ou mise en prévisions suite aux interventions des équipes lors de la révision du PAVE (Plan d'Aménagement de la Voirie et des Espaces publics) depuis 2023 : suppression d'obstacles, réfection et entretien.

Des parcours dégagés où d'éventuels obstacles provisoires ou travaux doivent être signalés et seront déterminants pour la qualité de la circulation.

- **Des expérimentations plus ou moins récentes et/ou efficaces**

Mise en place d'aménagements tels que :

- Le stationnement sur un seul côté de la rue avec suppression de tous les obstacles permanents ou réduction de ces obstacles (poteaux et potelets, armoires électriques, etc.)
- La mise à niveau de trottoirs, les bandes podotactiles, ...
- Des signalétiques nouvelles telles que celles de quais du tram (09/2024).



En ce qui concerne la circulation et la cohabitation entre piétons et deux roues, de nouvelles directives ont été instaurées en centre-ville (rue Porte Dijeaux) à titre expérimental et/ou définitif pendant l'été 2024.



Toutefois, l'instauration de circulation autorisée à contre sens pour les deux-roues rend la traversée de certaines rues accidentogène.

3.2 L'éclairage

Janvier 2024

« La Ville éteint 57 % de son éclairage public entre 1 h et 5 h du matin. Une action complémentaire à la stratégie de rénovation de l'éclairage public pour une ville plus sobre en énergie et plus respectueuse du monde du vivant. »

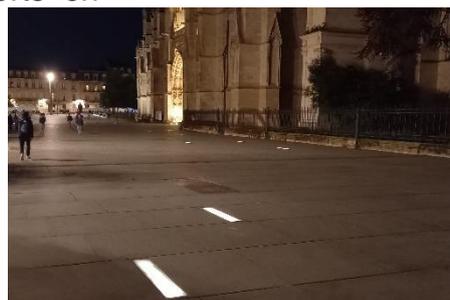
Il s'agit là d'une question d'importance.

L'extinction de l'éclairage plonge des rues dans le noir et des promeneurs dans le désarroi.

Avec l'âge, la vision devient moins performante, notamment dans des conditions de faible luminosité (ce que l'on appelle la nyctalopie ou mauvaise vision nocturne).

Un éclairage public adéquat :

- Permet d'améliorer la visibilité des trottoirs, des passages pour piétons et des obstacles potentiels, diminuant ainsi les risques de chutes et d'accidents.
- Aide à réduire la peur de sortir la nuit. Le sentiment de sécurité est renforcé dans des zones bien éclairées.
- Aide à prévenir la désorientation en rendant les repères visuels plus clairs et les chemins plus faciles à suivre.
- Enfin, l'éclairage rend l'espace public plus inclusif et accessible aux personnes âgées ou non, leur permettant de participer pleinement à la vie urbaine. Cela inclut la possibilité d'utiliser les transports en commun, d'accéder à des lieux de divertissement, ou de participer à des événements qui se déroulent en soirée.
- Pourtant, dans certaines zones, les lumières au sol destinées à mettre en valeur le patrimoine, se révèlent gênantes, voire aveuglantes pour les piétons (place Pey Berland).



- Vers un éclairage raisonné : à la demande des riverains dans le cadre de la concertation, des éclairages pourraient être remis en fonctionnement dans certaines zones. <https://participation.bordeaux.fr/initiatives/i-19#comments>

3.3 l'usage et mésusage de l'espace public

Le bon usage de l'espace public relève de co-acteurs : la ville de Bordeaux, Bordeaux Métropole et tous les utilisateurs. Cet espace est partagé par tous, quels que soient les modes de déplacement.

Or, on constate trop fréquemment mésusages, détournement d'usages et incivilités, qui entraînent des conséquences fâcheuses, voire graves.

Bordeaux est souvent citée pour des problèmes de propreté urbaine et en 110e position, elle fait partie des 20 villes les moins sûres de France avec Paris (104e), Marseille (116e) et Lille (119e). (Sécurité : quelles sont les villes les plus sûres de France ?)

Le Magazine BORDEAUX MAG du 3^{ème} trimestre 2024 n° 497 relève :

Trop d'incivilités au quotidien dans l'espace public nuisent à la qualité de vie de chacun.

5 gestes ordinaires ciblés :

- ✓ Stationnement gênant
- ✓ Jets de détritrus au sol
- ✓ Déjections canines
- ✓ Circulation des vélos sur le trottoir
- ✓ Bacs poubelles non rentrés.

Témoignage d'une PMR dans BX MAG n°497 concernant les déjections canines qui se déposent sur les roues de son fauteuil alors qu'elle les manoeuvre.



Détritrus abandonnés dans la rue, poubelles non rentrées et stationnements irréguliers interdisent le trottoir aux piétons.

Dès lors, l'environnement urbain ne paraît plus conçu pour la marche : il se révèle dangereux.



Si ces attitudes sont injustifiables, les solutions restent difficiles à trouver.

4 L'ENFER, C'EST LES AUTRES : partage des espaces de circulation

L'espace public est naturellement partagé, mais trop souvent mal partagé.

Les interactions entre usagers et modes de circulation sont permanentes et quelquefois nocives.

Face aux comportements inappropriés d'autres usagers, les piétons seniors peuvent être victimes de chutes (16% des chutes ont lieu à l'extérieur et 20% d'entre elles touchent des plus de 75 ans). Source Rapport CEREMA

Pourtant de nombreuses actions sont menées par la Ville et d'autres acteurs pour réduire les comportements déviants.

René VERNAY, président de l'association Droits des Piétons 33, entretien du 15/06/22 indique « Tout en gardant en tête la notion de globalité des publics utilisant l'espace public, il convient de favoriser un partage raisonné. »

4.1 L'incivilité, un fléau à combattre

L'incivilité, définie comme le manque de respect des règles de savoir-vivre et de politesse dans les interactions sociales, touche toutes les générations. Toutefois, les personnes âgées y sont naturellement plus sensibles.

En créant des situations inconfortables, voire dangereuses, l'incivilité sous toutes ses formes peut limiter leur capacité à se déplacer librement, contribuer ainsi à leur isolement et nuire à leur qualité de vie.

- Le manque de respect des règles de circulation, comme ne pas laisser le temps de traverser les rues ou l'envahissement des trottoirs par des deux-roues compliquent la marche. Aux utilisateurs des aides à la mobilité (cannes, béquilles, déambulateurs, fauteuils roulants), ces obstacles peuvent rendre la ville impraticable.
- En raison d'un rythme de déplacement qui peut être plus lent, les seniors peuvent ressentir une pression de la part d'autres personnes montrant impatience ou agacement
- Le dépôt d'ordures sur les trottoirs ou la dégradation du mobilier urbain constituent d'autres obstacles.
- Dans les transports publics : malgré les places réservées, il est fréquent que des personnes âgées soient obligées de rester debout, en particulier aux heures de pointe, subissant ainsi stress et inconfort. Ceci peut s'avérer dangereux lors de la montée ou de la descente.



4.2 Des conséquences publiques déplorables

De ces comportements désolants, naissent :

- L'intranquillité publique

Cédric GALINIER, commissaire de police, chef par intérim de la division Centre de la circonscription de police de Bordeaux, Forum de la tranquillité publique, quartier Nansouty/Saint Genès, 13 mai 2024.

« ... Concernant la dernière thématique sur le partage de l'espace public et la sécurité routière, nous n'avons pas de statistiques propres à votre secteur mais des statistiques au niveau de la commune de Bordeaux. En 2023, les accidents ont baissé de 20 %, 25 % de personnes tuées en moins et 12 % de blessés en moins. Pour le début de l'année 2024, nous avons une recrudescence de tous ces indicateurs. Nous avons un sujet avec les mobilités douces et les incivilités routières. Nous avons de plus en plus de deux roues qui génèrent beaucoup d'infractions au code de la route (non-respect des stops, des feux rouges). Il y a de plus en plus d'accidents et des accidents importants. Nous avons également beaucoup d'accidents avec le tramway. Nous restons donc très attentifs sur ces sujets. La prévention ne suffit pas forcément et il faudra certainement être plus répressif avec les contrevenants. »

- L'insécurité publique

Marc ETCHEVERRY, adjoint au maire de Bordeaux chargé de la sécurité, la prévention de la délinquance et la médiation mentionne :

« 250 000 habitants dans les quartiers de Bordeaux.

Une augmentation des forces de police depuis 2020 avec 2 objectifs : lutte contre incivilités et davantage de proximité. Il faut aller vers la verbalisation. Déploiement des forces de prévention : plus de bleu sur la voie publique.

Des cambriolages et trafics en baisse, mais des vols à la roulotte en hausse.

2023 : baisse des accidents en 2023 mais le nombre remonte en raison des incivilités.

On relève une hausse des infractions, majoritairement les 2 roues. 2 roues *versus* tram : la prévention ne suffit pas. »

Il est donc essentiel de promouvoir un environnement respectueux et inclusif pour tous, en particulier pour les plus vulnérables, afin de garantir que la mobilité reste un droit accessible à chacun, quel que soit son âge, sa situation, et ce, quels que soient ses modes de déplacements.

5 CHACUN SA ROUTE, CHACUN SON CHEMIN : modes de mobilité

Chaque acteur du quotidien possède son propre mode de mobilité que nous allons évoquer successivement

5.1 Les piétons, ces héros du quotidien (annexe 7 Petit piéton)

Chaque jour, le piéton bordelais doit faire face à ces types de problèmes dont l'importance n'est pas suffisamment prise en compte.

L'incapacité de se déplacer à pied augmente la perte d'autonomie et le sentiment d'insécurité, alors que parallèlement les parcours se voient rallongés pour éviter des obstacles.

Il est vrai que la sécurité du piéton est engagée dans l'espace public. On note que les seniors de 65 ans et plus qui constituent 20 % de la population représentent 52 % de la mortalité piétonne au-delà de 65 ans (sources Wimoov et Statista).

La ville de Bordeaux étend en centre-ville le secteur piétonnier. Elle est fière de ses 40 km de voies piétonnes qui font d'elle la ville de France ayant le secteur piétonnier le plus étendu. Aux 245 ha actuels s'ajouteront début 2025, 8 ha supplémentaires.

5.2 Un guidon entre les mains : le code a changé ?

On constate une hausse des déplacements à vélo entre 2020 et 2024 à Bordeaux. La création de voies nouvelles et sécurisées est indispensable.

Patrick PAPADATO, Conseiller municipal délégué pour la voirie, la mobilité et le stationnement. Comité de la rue 13/06/24

P. PAPADATO indique que « *la municipalité met tout en œuvre pour que toute personne puisse prendre son vélo et laisse l'utilisation de la voiture à ceux qui en ont vraiment besoin. Sans cela, la ville serait totalement congestionnée.* »

Malgré la multiplication et l'extension des pistes cyclables, la circulation des deux-roues sur le trottoir augmente également. Certains cyclistes ou conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisé (EDPM) adoptent des comportements à risque (vitesse, non-respect de la signalisation).



Des aménagements sont mis en place par la Ville. Par exemple, la campagne « Pied à terre », rues Sainte Catherine et Porte Dijeaux, été 2024.

Patrick PAPADATO, Conseiller municipal délégué pour la voirie, la mobilité et le stationnement. Comité de la rue 13/06/24

« Le lancement de la campagne « Pied à terre » est prévu au 1^{er} juillet 2024, en raison des conflits existant entre les cyclistes et les piétons dans des rues très fréquentées. La Ville recherchait un dispositif qui va être à présent expérimenté sur le terrain. L'idée de ce test est d'inciter les cyclistes à mettre pied à terre dans ces deux rues. Le bon équilibre du partage de la rue est à trouver. Une évaluation sera faite et d'autres mesures seront étudiées si besoin. » Les cyclistes sont concernés au même titre que le sont les skateurs, les utilisateurs de trottinettes et d'autres modes de déplacements rapides. »

- **La circulation des cycles**

La cohabitation sur la chaussée ne va pas sans difficultés ce dont le quotidien Sud-Ouest se fait l'écho dans sa série spéciale du 5 au 8 novembre 2024 : 'Autos-vélos, pourquoi tant de haine ?'

- L'insécurité liée à la proximité dans l'espace de circulation amène à créer des voies dédiées.
- Pour réduire les distances parcourues en deux-roues, de nombreuses rues permettent une circulation des vélos à contre-sens.



Vigilance pour tous !

- **Le stationnement des deux-roues**

Il est favorisé par l'implantation de centaines d'arceaux, de vélobox.

Un problème se pose cependant quand les installations de voirie voient leur utilisation déviée.



5.3 Les automobilistes, as du volant (annexe 8 L'usage de la voiture)

Sur le plan psychologique, il est difficile de renoncer à conduire ou posséder son propre véhicule, d'admettre de devenir passager après une longue « carrière » de conducteur.

La possession d'une voiture entraîne des coûts (stationnement, assurance, réparations...) qui pèsent parfois lourdement sur le budget des seniors.

L'auto n'est plus *persona grata* en ville : encombrements, bruits, pollutions, incidents et accidents ne redorent pas son image.

Toutes sortes de changements produisent leurs effets : (annexe 9 L'arrêt de la conduite).

- Sur le plan individuel : diminution des capacités physiques (vue, ouïe, réflexes...). Mais aussi méconnaissance des nouvelles règles de conduite (panneaux, contre-allées, voies cyclistes à contresens),
- Sur le plan collectif : transformation des plans de circulation...

Un nouveau pont le pont Simone Veil, pourquoi ? (Source bordeaux-metropole.fr)

Ainsi, l'accès au nouveau pont Simone Veil ouvert le 3 juillet 2024 ouvre un espace automobile d'un nouveau genre où chaque mode circulation croise les autres dans un entrelacs difficile à cerner quelquefois. La multiplicité des sens de circulation peut rendre l'automobiliste pour le moins perplexe quant à la voie à emprunter et l'induire en erreur !!

L'extension du secteur borné qui modifie accès et habitudes peut ajouter des difficultés.

François Halary, Directeur chez Automobile Club du Sud Ouest. Comité de la rue 13/06/24

Représentant l'automobile Club du Sud-Ouest, il estime qu'il faut aussi penser aux personnes âgées ou aux personnes à mobilité réduite dans les secteurs bornés. D'autre part, certains parkings sont parfois trop éloignés de ces secteurs. Il pense qu'il faut être vigilant à ne pas faire de jeunisme. Il revient sur l'existence d'applications permettant de trouver des places de parking.

Si la voiture n'est plus appréciée en ville, le report modal* se fait en faveur du vélo mais aussi des transports en commun.

*Une part modale est le pourcentage de voyageurs utilisant un type de transport particulier

5.4 Tous ensemble, tous ensemble ! (annexe 10 Abécédaire)

En 2024, on note une augmentation de 7 % du nombre d'usagers des transports en commun.

Dans le même temps Keolis fait face à une pénurie de conducteurs et explore la piste de recrutement d'étudiants pendant l'été 2024, avant de partir à la recherche de 82 conducteurs en septembre 2024. <https://www.sudouest.fr/economie/transports/tramway-a-bordeaux-confronte-a-une-penurie-de-conducteurs-keolis-veut-recruter-des-etudiants-20021543.php>

Pour les seniors beaucoup de problèmes subsistent dans les transports :

- **Des changements très ou trop nombreux**
 - Des changements mis en œuvre mal perçus et/ou mal connus des usagers : espacements ou suppressions d'arrêts d'autobus, changements de parcours et/ou suppressions de lignes.
 - Avec l'arrivée de lignes express, certains parcours pour atteindre les arrêts peuvent être rallongés. Comme dans le cadre de la voirie, cette situation augmente la dépendance et l'insécurité des seniors.

- **Des situations inconfortables pour les usagers**

Ces inconforts qui pénalisent plus particulièrement les personnes fragiles, sont liés aux :

- Attentes longues aux arrêts (encore plus longues en l'absence de bancs).
- Mauvais fonctionnement ou absence des écrans de signalisation aux arrêts et dans les véhicules.
- En se garant mal, les chauffeurs de bus augmentent les difficultés et les risques à la descente des passagers....
- Été 2024 : un trop grand nombre de travaux réalisés en même temps entraîne des déviations multiples.

- **Des sites mal desservis**

Illustration : les arrêts de plusieurs bus ayant été supprimés à proximité de l'hôpital Saint-André, le seul arrêt existant se retrouve à l'opposé de l'entrée des piétons.

- Trois transports sont nécessaires pour se rendre à la clinique du Tondu à Floirac depuis Camille Godard. L'éloignement de certains lieux exigent trop de marche pour y accéder. (un exemple parmi d'autres...)
- Une recrudescence des pannes. Rappelons-nous que la première est intervenue le 21/12/2003, jour de l'inauguration ! Depuis, des incidents dont la gravité varie se succèdent ou s'additionnent.



Exemple : info trafic Appli TBM au 17-9.24, toutes les lignes sont en alerte..., depuis tout l'été et encore au 19.10.24, en raison de travaux, déviations et départs non assurés

Témoignage de Sabine Pougnet, membre du CBSA, octobre 2024

« Depuis septembre 2024, pannes de trams trop fréquentes, récurrentes, presque tous les jours. Il serait bien que des alertes soient faites dans les autres trams !
Ainsi, le 24.09, j'étais dans le tram A, je descends à Porte de Bourgogne pour prendre le C, malheureusement en arrêt ainsi que le D. Nous aurions été prévenus dans le tram A, je ne serais pas descendue, comme d'autres passagers. »

Prendre le tram ou le bus ne doit pas ressembler à une épreuve olympique ou inciter à reprendre la voiture !

5.5 Les chaînons manquants

Bordeaux sera-t-elle la ville du quart d'heure ou mieux encore ? Des obstacles se dressent

- **Un maillage jugé insuffisant**

Focus sur Caudéran : lors d'un questionnaire réalisé début 2024 auprès de 250 personnes, dont 25 % de seniors, plus de 46 % d'entre eux précisent qu'ils ne participent pas aux animations de quartier du fait de la difficulté à se déplacer.

Témoignage d'une caudéranaise avril 2024

« Transports à la demande : le PASSE PARTOUT.
Le BUS Express ligne G (anciennement BHNS) présente des avantages mais n'améliorera pas vraiment le « désenclavement » de Caudéran. Il n'y a que 6 km jusqu'à la Garonne, il n'y a que 3 km jusqu'à la Place des Martyrs, il n'y a que 500 m jusqu'au Parc.
Oui, mais j'ai une jambe dans le plâtre, oui, mais j'ai mal au dos, oui, mais je n'ai jamais de place assise, les paquets seront lourds. Oui, mais... il pleut, il fait trop chaud..., les vélos occupent le trottoir... failli me faire renverser... Et je préfère Carrefour Market, et moi Auchan et moi Montesquieu. Et en ville, on ne peut pas se garer et le taxi c'est trop cher.
Imaginons une navette qui passerait partout : comme un ramassage... ou comme un auto-stop... ou à un point de rencontre... !
Pourquoi ? Parce qu'aller à Bordeaux, mais aussi découvrir les différents quartiers de Caudéran, cela ne se fait pas aisément.
Nécessité d'un transport pratique, rapide et presque « quand on veut ». Une sorte de mini-bus comme le "Moby bus " ou le « OH » d'Arcachon.
Adapté aux petits trajets aux petites rues, aux petites vieilles..., aux petits paquets... Et à petit prix : le nouveau service de Caudéran intra-ville seulement, pour tous ceux qui ne sont pas vélo-dépendants.
Comment ? Caudéran serait pilote de cette ligne sinueuse correspondant aux besoins exprimés par les habitants : la navette ciné, la navette supermarché, la navette Parc, la navette Quinconces. Et on peut tout imaginer...
Équipement et personnel ; rentabilité/fréquentation ; dépendance ou indépendance/TBM. »

Aujourd'hui, se déplacer depuis son domicile vers le plus proche arrêt de transports en commun peut être malaisé. Il convient d'améliorer l'acheminement vers les sites de transports en commun ou de pallier leur absence.

- **Des conditions d'accès drastiques**

D'autres solutions de déplacement existent mais restent trop souvent inaccessibles en raison de conditions d'accès rigoureuses et/ou coûteuses.

- Mobibus, le service de TBM : si le moyen existe, son accès reste trop limité.

Le témoignage d'une utilisatrice illustre les avantages et inconvénients de Mobibus (annexe 11 Rencontre avec Elisabeth).

Un autre exemple montre les difficultés rencontrées :

Martine Vasseur, membre du CBSA, septembre 2024, intervenant pour son père, témoigne.
« Sur un plan personnel, je continue le combat pour mon père, âgé de 90 ans, avec MOBIBUS. J'ai fait une demande, compte tenu de deux pathologies graves, et avec l'aide de son médecin traitant, auprès de la MDPH (Maison départementale des personnes en situation de handicap de la Gironde).
J'ai reçu 5 mois plus tard sa carte mobilité Inclusion, carte nécessaire pour pouvoir accéder au service MOBIBUS. Quinze jours plus tard, MOBIBUS adresse une réponse négative, le taux de handicap de mon père n'étant pas évalué à 80%. Il m'a été conseillé de faire un recours.
Mais mon père reste très optimiste : il espère faire un voyage avec MOBIBUS avant d'être mort ! »

- Les déplacements sanitaires se font sur ordonnance

Les VSL (voiture sanitaire léger) : en termes de service rendu, leur fonctionnement se détériore et se faire soigner peut devenir très compliqué...

Obtenu sur ordonnance médicale, le trajet en VSL, remboursé par la Sécurité Sociale, reste très difficile à obtenir (délai de remboursement au prestataire très long, refus de réaliser la prestation). De ce fait le patient se voit obligé d'utiliser un taxi intégralement à sa charge.

- Le coût des transports

Le coût constitue un frein économique majeur : la carte 10 voyages classique revient cher si on l'utilise beaucoup, et l'abonnement TBM senior revient cher si on l'utilise peu.

NB : Il n'existe pas de carte 10 voyages spécifique senior

Toutefois, des solutions existent ...

6 PISTES D'AMÉLIORATION : des suggestions

Tout d'abord, reconnaissons et saluons les initiatives et efforts réalisés pour rendre la rue accessible à tous :

- Le CEREMA joue un rôle important : cet établissement public accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport. Par des publications et d'autres actions, il intervient en France et à l'étranger.

- Au-delà de cette aide, des constats multiples ont été réalisés lors de la révision du PAVE en 2023/2024 et complétés par les témoignages des habitants concertés dans les quartiers. Des modifications sont réalisées ou prévues.
- La parole des Bordelais est demandée et écoutée (le Centre ancien, Tourny, Ozanam, Mondésir, la gare, les boulevards, etc...).
<https://participation.bordeaux-metropole.fr/participation/reaménagement-de-la-place-mondesir-bordeaux-et-merignac>

« **La concertation** a pour objectif d'identifier les itinéraires à mettre en accessibilité en priorité, en fonction des équipements, des services et des transports à proximité.

À cette occasion, il vous sera présenté :

- l'état des lieux des aménagements réalisés ou en cours de réalisation,
- la délimitation du périmètre (rues sélectionnées) et des priorités envisagées (planification des travaux),
- la prise en compte de vos propositions dans le cadre de l'actualisation du PAVE ».

A l'issue de ces réunions ou sur interventions des particuliers, des solutions d'aménagement sont progressivement mises en place :

Allo mairie proximité constitue un dispositif d'écoute, de signalement et d'intervention à même de répondre aux préoccupations des riverains pour toutes les demandes troublant la vie du quartier.

Propreté, voirie, hygiène, éclairage, déchets, nuisances sonores, etc. Un service unique pour toutes vos questions de proximité à Bordeaux. Vous pouvez signaler un problème par téléphone, en ligne ou via l'application Bordeaux proximité.

Dans chaque mode de mobilité, un certain nombre de freins ont été évoqués. Voici quelques propositions propres à lever les obstacles.

6.1 L'aménagement urbain

De multiples solutions techniques existent dans le domaine de l'aménagement urbain qui doivent tendre vers une cohérence entre aménagements/usagers et l'apaisement des conflits d'usage.

- **Des traversées piétonnes plus sûres**

Ci-dessous, quelques exemples d'aménagements de l'espace public venus d'ici ou d'ailleurs sont présentés :

- Sabliers aux feux tricolores indiquant aux piétons le délai d'attente avant la traversée.
- Décompteurs de temps d'attente piéton pour la durée du feu rouge et du temps restant au piéton pour traverser. Dans les deux cas, le compteur n'est pas visible par les automobilistes.

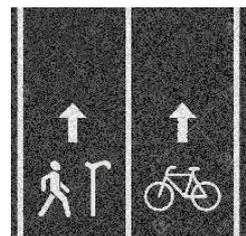


- Feu jaune piéton : il permet d'avertir les piétons que le feu va bientôt passer au rouge pour eux, tout en leur laissant le temps nécessaire pour finir de traverser.
- Refuges, aires d'attente sécurisés et sécurisant
- Ajustement du temps de traversée au plus lent
- Feux sonores multipliés
- Passage protégé en 3D (passage piéton de plusieurs couleurs et/ou présentant un effet de relief) <https://youtu.be/kjWFiXgg08w?si=hlloOhy-yyDvVETm>
- Passage piétons avec signalisation lumineuse dynamique (plots lumineux déclenchés par la détection de présence des piétons).
- Aux Pays-Bas, a été imaginée une solution à base de lignes de LED pour informer les accros du portable quand ils peuvent traverser la rue. <https://www.dailymotion.com/video/x5cie88> <http://hitek.fr>

Dans ce même pays, des passages piétons spécial « zombies du smartphone » ont été testés.

https://www.lemonde.fr/international/video/2017/02/17/pays-bas-des-bandes-lumineuses-au-sol-pour-les-pietons-accros-au-telephone_5081575_3210.html

- En France, l'Automobile Club Association, propose des signalisations expérimentales : Circuler à pied / Réglementation autour du piéton | Mobilité Club France
- **Des espaces de circulation plus accessibles**
 - Gérer les dénivelés pour limiter les différences de hauteur trottoir/chaussée (par exemple)
 - Proposer des barres d'appui dans certains passages.
- **Des couloirs de circulation bien différenciés**
 - Coloriser les voies pour augmenter leur lisibilité et contribuer à améliorer la cohabitation piétons/deux-roues.
 - Multiplier les marquages au sol. Si les pistes cyclables assurent la sécurité des cyclistes, il n'en est pas toujours de même pour les piétons, notamment âgés. Le marquage au sol devrait attirer l'attention sur ces derniers.



- Installer des détecteurs de présence dans les petites rues transversales où l'obscurité fait craindre de mauvaises rencontres.

6.2 Un art de vivre urbain

• Jouer les Monsieur PROPRE

La propreté est l'affaire de tous !

Pour les tout-petits, l'apprentissage de la propreté marque un passage à un autre âge. Continuons de grandir comme eux !

Au-delà de la campagne de communication bordelaise, à la rentrée 2024, il convient :

- d'installer et entretenir davantage de poubelles, de poubelles/cendriers (voir des installations arcachonnaises)
- de déployer des actions collectives de nettoyage (cf. journée de nettoyage de la planète 20/09/24)
- de faire mieux connaître tous les services de ALLO PROXIMITÉ pour l'enlèvement des encombrants et déchets verts.



• L'espace public : un espace en liberté surveillée

- La ville « apaisée », prônée et désirée, ne se réalisera qu'avec la participation de tous. La prise en compte des autres, de leur propre espace, de leur existence même est fondamentale pour obtenir le résultat espéré.
- Le respect des règles d'usage, de politesse, de conduite est indispensable. Contrôler les comportements reste nécessaire.

6.3 Nos cinq sens dans tous les sens

Vive l'air pur sans émanation de carbone, le calme et la tranquillité loin des vrombissements automobiles, la douceur des surfaces, l'harmonie des décors ! Appréhender sereinement et pleinement l'espace public doit pouvoir se faire avec ses cinq sens sachant que la qualité des ambiances (phonique, thermique, sanitaire) joue sur le bien-être.

Pour pallier l'absence ou le cumul de petites déficiences venues avec l'âge, des solutions alternatives existent :

- Favoriser l'utilisation des signaux sonores :
 - Multiplier les feux de croisement sonorisés,
 - Exiger des cycles qu'ils utilisent une sonnette,
 - Valoriser les informations orales diffusées dans les trams et bus.

Monsieur GILLES, conducteur/formateur à TBM, 23/09/24 Semaine de la Mobilité, explique :
Lors de la perte d'audition liée à l'âge, on perd d'abord les aigus. Alors, pourquoi ne pas utiliser des voix masculines, plus graves, pour ces annonces ? Réponse : les voix féminines sont plus rassurantes !

Rappeler en même temps que le silence ne signifie pas absence de véhicule.
Inciter les vélos à utiliser les sonnettes qui font partie des équipements obligatoires.

- **Faciliter les parcours des aveugles et mal-voyants :**
 - Organiser des « balades en ville » qui seront des parcours commentés
 - Multiplier les bandes podotactiles,
 - Développer les informations en braille,
 - Développer dans le public le réflexe d'aide à l'autre.
- **Combattre l'illettrisme ou la perte des capacités cognitives :**
 - Utiliser des images et icônes accessibles au grand public
 - Utiliser la méthode FALC (Facile A Lire et à Comprendre) à l'écrit.
- **« Mettez-vous donc à ma place »**

Lors de la Semaine de la Mobilité (09/2024), TBM a proposé aux curieux d'endosser un exosquelette : démonstration faite auprès de populations n'ayant pas conscience des difficultés rencontrées avec l'âge. <https://www.tousergo.com/blog/imaginez-vous-senior-avec-le-simulateur-de-vieillesse/>

6.4 Assurer au senior sécurité et confort

Le secteur piétonnier de Bordeaux doit assurer sécurité et confort, tout particulièrement aux seniors.

- **Améliorer la sécurité**

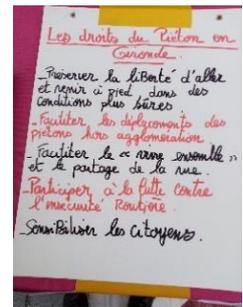
Avec l'aide de partenaires tels que DDP 33, développer le bien vivre des piétons bordelais en proclamant les droits du piéton (Forum des Asso 07/09/24 Pey Berland).

○ Le dispositif Angela



Dispositif porté par la Ville pour lutter contre le harcèlement sexiste et sexuel dans l'espace public.

TBM, des commerces, des établissements de nuit, des acteurs culturels et événementiels, des établissements municipaux, activent un réseau solidaire.



Les professionnels s'y engagent à accueillir de façon bienveillante toute personne se sentant en situation d'insécurité ou en situation de harcèlement sexiste et sexuel dans l'espace public, quel que soit son âge ou son genre, de jour et comme de nuit.



En 2024, Bordeaux a pu se doter d'une brigade anti-incivilités, composée de 9 policiers municipaux luttant contre l'insalubrité, le bruit, les problématiques animales, et intervenant sur les marchés, auprès des débits de boissons et terrasses.

- A la frontière entre sécurité et confort, se trouvent les réponses à l'absence de lumière publique.

Afin de rassurer le passant isolé, il est souhaitable de développer les détecteurs de présence dans des petites rues peu fréquentées.

Au-delà de la lampe de poche intégrée dans les téléphones portables, certaines applications peuvent être utilisées.

● Améliorer le confort

Pour cela, il convient de développer les 4 piliers de la déambulation : Bancs + Eau + Ombre +Toilettes.



On peut imaginer favorablement l'établissement d'un « poste de repos » tous les 150 mètres.



Aménager des circuits piétonniers confortables où les bancs sont réclamés par beaucoup



50 des plus beaux bancs du monde blog C'est toi ma Ville

Pour favoriser la multiplication des sièges publics, une idée de parrainage est née au Havre qui pourrait être reprise.

Parrainage des bancs et chaises - Mécénat financier au Havre : idée à suivre ?

« Les Jardins suspendus accueillent près de 120 000 visiteurs par an. Une analyse approfondie du comportement de ces visiteurs dans les jardins a révélé l'importance du nombre et de l'emplacement des chaises et des bancs. Il y a aujourd'hui 21 chaises et 35 bancs. À l'occasion du renouvellement du mobilier et afin de renforcer l'offre de confort pour tous les publics, il est préconisé de porter le nombre de bancs à 50 et celui de chaises à 40. Voici une occasion unique pour celles et ceux qui aiment les Jardins suspendus de parrainer un ou plusieurs bancs et chaises. Chaque parrain aura une plaque gravée à son nom sur le banc ou la chaise qu'il parraine et pourra choisir l'emplacement du banc, sous réserve de disponibilité. »

6.5 Toutes les aides seront les bienvenues

Différentes propositions peuvent être mises en œuvre pour améliorer ou faciliter les déplacements.

- **Des idées à suivre ?**

- « Les caddies bordelais » :

Ils pourraient être offerts par la ville, et seraient utiles pour le transport des achats quotidiens. Ils assureraient le confort en diminuant la fatigue, augmenteraient la sécurité par leur stabilité, assureraient une meilleure visibilité de leurs utilisateurs par une occupation de l'espace accrue. Identifiés par un logo de la ville de Bordeaux, ils constitueraient un nouveau mode de communication :

- Une ville attentive à ses aînés.

Rencontre avec Elisabeth M, aveugle, 25/03/24.

Récemment installée dans la R.A. Dubourdieu. Un instructeur de locomotion l'accompagnera pour se repérer dans son nouveau quartier.

- L'aide des « promeneurs »

Développer les services d'aide à la personne, en mettant en place des déplacements accompagnés : des sorties pédestres et éventuellement motorisées.

- Les seniors isolés connus de la ville seraient accompagnés par des fonctionnaires, des bénévoles, des membres d'associations ou encore les jeunes du Service Civique.
- « La ligue des commerçants accueillants » qui offrent un siège, un verre d'eau, un instant de conversation aux seniors en cours de déambulation. Ceux-ci seront invités à pousser leur porte grâce à un sticker reconnaissable sur leur vitrine. Initiative à proposer dans le cadre des services offerts par l'association la Ronde des Quartiers.

- **Deux roues : nouvelles pratiques, nouvelles solutions**

Le vélo et les deux-roues deviennent incontournables à Bordeaux.

Pour éviter d'avoir à réparer les vivants, rappeler sans cesse les règles d'équipements obligatoires et/ou indispensables : casque, klaxon, gilet réfléchissant ; freins et éclairages avant et arrière ; catadioptres.

- Inciter les vélos à équiper leurs cycles de sonnettes (conformément à leurs obligations) et à les utiliser.
- Multiplier les avertissements concernant les contre-sens vélos : alertes lancées aux piétons comme aux automobilistes.
- Organiser des actions de prévention avec les fournisseurs de cycle.

Une place de plus en plus grande est occupée par le cycle d'emprunt. Au décroché d'un vélo ou trottinette de location, dérouler un message vocal rappelant aux utilisateurs leur nouvelle situation de conducteurs respectueux des règles du code de la route. Aux mêmes stations, multiplier les messages écrits vantant la modération de la vitesse, le respect des règles, l'attention portée aux autres utilisateurs de l'espace public.

- Officialiser le prêt des deux-roues de la Ville en faisant souscrire un engagement écrit à une charte de bonne conduite.

- **Des engins pleins d'avantages**

Il s'agit d'assurer la promotion d'autres équipements qui facilitent les déplacements :

- La ROSALIE <https://guide-velo.com/rosalie-velo-4-roues-759>



Qu'est-ce que la Rosalie, ce drôle de vélo à 4 roues ?

La rosalie est un véhicule à pédales conçu pour transporter plusieurs personnes. Elle se présente généralement avec **quatre roues** et offre des sièges alignés les uns derrière les autres, chacun équipé de pédales reliées à une chaîne et à un système de transmission qui permet de faire avancer le véhicule. La rosalie peut être dotée **de deux à quatre places**, voire plus pour certaines versions adaptées aux besoins des professionnels du tourisme et des loisirs.

Ce **vélocipède**, souvent comparé à un pédalo sur terre, est particulièrement apprécié pour sa facilité d'utilisation et son aspect écologique, puisqu'il ne nécessite aucune énergie autre que la force musculaire de ses occupants pour se déplacer. De plus, il favorise la convivialité entre les participants, qui doivent coordonner leurs efforts pour avancer et manœuvrer leur rosalie.

- D'autres pédalent à votre place si on ne peut plus le faire soi-même. Ainsi, l'association Rosalie Bus Bordeaux <https://www.bordeaux.fr/o99223/rosalie-bus-bordeaux> organise des balades gratuites pour les seniors en bus à pédales avec assistance électrique, ou cyclo-bus appelés les Rosalies.

- Le monopousseur de la Maison Ecocitoyenne

Il s'agit d'un vélo sans assistance électrique combiné à un fauteuil roulant à l'avant. Bien qu'un peu sportif pour le pousseur, ce dispositif original et inclusif permet à tous et toutes de se balader sur les quais de Bordeaux à vélo.



- Les taxis-vélos à remettre en action pour les petites courses.
- Des propositions plus anciennes, comme celle-ci, à réexaminer :

Le Vélo bus de quartier- 28/02/2019, réponse négative au projet présenté lors du 1^{er} budget participatif bordelais.

« Vous proposez la création d'un vélo bus de quartier.

Nous sommes au regret de ne pas pouvoir retenir votre proposition car le soutien à ce projet impliquerait des dépenses de fonctionnement que le dispositif ne peut prendre en charge.

Même si votre projet n'est pas recevable dans le cadre du budget participatif, la Ville de Bordeaux s'engage à informer les élus référents de votre proposition.

...Nous vous invitons à présenter une nouvelle proposition lors de la deuxième édition du budget participatif en 2020. »

- **Des solutions alternatives qui méritent d'être encouragées**

- Organisation du 1^{er} AMI (Appel à Manifestations d'Intérêt) du CBSA avec l'aide de l'équipe projet, sur le thème « Accompagnement solidaire de tous les types de seniors dans toutes leurs mobilités. » Deux associations ont été retenues :
 - Faits de Cœur's: « Vers plus de Mobilité »,
 - Vélo-Cité : « Remise en selle des seniors ».

- Une idée de transport des personnes âgées, née au Danemark et reprise en France par les associations A Vélo sans Age et Village Terre-Nègre offrent aux personnes dépendantes des promenades à vélo triporteur, au grand air et en toute sécurité notamment au Bouscat et à Caudéran.

- Le droit au vent dans les cheveux - À Vélo Sans Âge
<https://terre-negre.fr/activites-estivales-ouvertes-aux-proches/juin-2024>

Venez profiter de nos promenades à Bordeaux avec les habitants du Village Terre-Nègre.



Imiter les voisins

- Le « rullator » du nord (ou déambulateur à roulettes) : comme nos voisins du Nord de l'Europe, adoptons le déambulateur.

« Les pays nordiques ont depuis longtemps popularisé l'usage du « **rullator** », autrement dit le déambulateur à roulettes. Sa version la plus aboutie inclut des freins, un panier et un siège pour s'asseoir, est regardé comme un facteur de libération. Sa généralisation a augmenté l'autonomie, limité le nombre de chutes et, donc, elle a baissé le nombre et le coût des hospitalisations. La présence des personnes âgées dans l'espace public est visible. Au guidon de leur **rullator**, ou dans leur fauteuil roulant, elles sont beaucoup plus nombreuses et autonomes qu'en France ». <http://www.or-gris.org/2022/02/le-danemark-ce-pays-ou-les-seniors-sont-rois.html>

- Ole Kassow (Copenhague - Danemark) "Je promène les personnes âgées sur des rickshaws"
- Au Danemark, toujours : Copenhague, considérée comme LA ville des cyclistes, semble digne de sa réputation. Copenhague : le paradis des cyclistes ? https://youtu.be/dY48_D1_Bec?si=vk0Dy0C-vm0Y0eY8
- Amsterdam : la ville idéale ?
Vu de l'étranger, Amsterdam où le vélo est roi, est la ville où la majorité des habitants se déplacent à vélo. Les aménagements, sans interdire la voiture en ville, orientent tout de même vers le vélo dont l'usage est presque culturel aux Pays Bas (ce qui n'est pas le cas chez nous) tout en préservant aussi la sécurité des piétons et réservant sa place aux trams. https://youtu.be/NujZgB5Hmfl?si=IW_khc5yn5tAy8V9

- **Entre de bonnes mains**

Des quartiers nouveaux ou rénovés, des circuits qui évoluent, une signalisation inédite et des sens de circulation de plus en plus complexes, rendent nécessaires l'instauration de certains dispositifs.

- Circuits de découverte. A l'instar d'un service rendu aux mal voyants, proposer aux automobilistes des circuits automobiles dans la ville pour leur faire connaître les nouveaux quartiers et les nouveaux aménagements (gare et alentours, accès aux quais, traversée des ponts dont le pont Simone Veil). Attirer l'attention des « élèves conducteurs » sur certains détails spécifiques au quartier : allées, contre-allées, contre-sens cyclistes, etc... Pour ce faire, obtenir la participation des auto-écoles bordelaises ou girondines.
- Ateliers de rééducation routière, pour les conducteurs détenteurs du permis depuis plusieurs décennies. Ces réunions pourraient se dérouler dans les Echoppes, attirant ainsi les résidents et les habitants du quartier. Double effet : outre l'intérêt de cette mise à niveau, cette solution ouvrira les portes des Echoppes bordelaises vers leur voisinage.
- Tests de connaissance. A l'occasion de la mise en circulation d'un nouveau format du permis de conduire, proposer de tester ses connaissances, mais aussi de valider ses capacités à la conduite automobile.

Circulez, y a tout à voir : si l'on doit renoncer à prendre soi-même le volant, il est toujours possible de devenir passager d'un véhicule de particulier. Là encore, de nouvelles pratiques de co-voiturage se développent auxquelles certains seniors accèdent avec, encore, une certaine timidité et qu'il faut leur présenter comme un auto-stop organisé.

- L'autopartage aussi permet de répondre aux besoins individuels et de réduire la présence automobile en ville : à préconiser absolument !
- Les mobilités solidaires et/ou les transports à la demande et l'organisation du déplacement des seniors vers un lieu où se produit un évènement proposé par la Ville : avec des navettes spécifiques, un « ramassage » dans les quartiers façon ramassage scolaire ou encore un encadrement des déplacements à pied pour les résidents proches.

- **Des services de transport publics redéployés**

Là encore saluons les innovations et réalisations de TBM.

<https://www.bordeaux-metropole.fr/actualites/transports-en-sommes-nous> (09/08/24)

- La ligne G relie depuis le 1er juin 2024 la ville de Saint-Aubin-de-Médoc à la gare Bordeaux Saint-Jean en 1 heure.
- L'extension de la ligne A du tram.
- L'arrêt à la demande entre deux arrêts sur le parcours de la ligne de bus au-delà de 22h.
- La tarification solidaire : depuis le mois de septembre 2021, elle protège de manière large les publics en difficulté avec plus de 86 000 bénéficiaires dont 80 % ont accès à la gratuité. Bordeaux Métropole va même plus loin dans sa tarification sociale : gratuité des transports en commun pour les personnes à mobilité réduite (handicap supérieur à 50 %).

Avec certaines dispositions, le confort des trajets urbains en transport collectif pourrait être amélioré. Voici quelques propositions :

- Assurer aux conducteurs une formation aux premiers secours, utile en cas de malaise d'un passager, dans l'attente d'autres intervenants.
- Renforcer chez les conducteurs l'aspect relationnel. A l'inverse, insister sur le respect des règles et des autres passagers (cf. différentes campagnes de TBM).
- Inciter les chauffeurs à avoir une conduite prudente, sans à-coups, pour assurer le confort des passagers. Les inviter à être attentifs aux personnes les plus fragiles lors de la montée : si possible retarder le démarrage jusqu'au moment où l'usager instable aura affermi sa position, debout ou assis.
- Bien se garer, afin de faciliter la descente pour tous ! A noter : depuis le 30/09/24, il est possible de monter et de descendre par toutes les portes des bus articulés.
- BORDEAUX devient la "ville du quart d'heure". Ce concept urbanistique cherche à rapprocher les habitants de tous les équipements et services essentiels à moins de 15 minutes de marche ou de vélo de leur domicile.

- Organiser une navette hebdomadaire, vers le marché du quartier comme à St Priest (69) : un mini bus de la ville, géré par le CCAS. Accessible aux plus de 65 ans, elle propose gratuitement 2 parcours par semaine, les jours de marché et permet d'accéder aussi à la mairie, poste et autres commerces. (Source : revue « Notre Temps » décembre 2024).
- Développer les services Mobibus en augmentant le nombre de véhicules et de chauffeurs et en assouplissant les conditions d'accès.
- Imiter le service « Mobilité Senior » du Bouscat. Le CCAS propose un service d'accompagnement pour faciliter le déplacement et rendre la vie plus facile : pour honorer les Rdv médicaux, faire ses courses, participer à des activités ou événements de la Ville. Tarif 2024 : 4.10 € aller-retour.
- Améliorer le service « Sortir Plus » de l'AGIRC-ARRCO, très utile, mais dont le niveau des prestations se réduit chaque année. Accueil décentralisé, donc moins accessible, Rdv souvent annulé le matin même !

Sortir plus - ARGIC-ARRCO Témoignage de M.V. - 2024

L'aide est destinée aux retraités de plus de 75 ans ayant cotisé à l'AGIRC-ARRCO et présentant des difficultés de mobilité.

En 2024, l'aide est d'un montant de 300€ (en baisse d'année en année).

Les demandes ainsi que le suivi comptable sont centralisés. Aucun problème au niveau de l'AGIRC-ARRCO. Cependant, le transfert de la demande au niveau local auprès d'une société de services à la personne reste problématique quant au résultat.

Pour l'avoir testé une demande sur deux n'aboutit pas, le prestataire n'ayant pas le personnel à déléguer !

- Envisager une réduction senior pour la carte 10 voyages. (36 % de seniors ne sortent pas à cause du coût des transports ! - source Wimoov). Des usagers, dans le bus, se sont plaints de la cherté des transports même en paiement solidaire !
- Instaurer des HAPPY HOURS dans les lignes de bus et de tram : aux horaires de fréquentation réduite, assurer aux seniors un transport gratuit ou à un tarif très modéré.

En résumé, on ne peut que constater que les grandes villes, Bordeaux ne faisant pas exception, sont marquées par une tendance croissante au repli sur soi. Il devient urgent de prendre conscience de ces attitudes et comportements égoïstes et d'agir pour promouvoir une meilleure cohabitation dans l'espace public.

Le Lab TBMouv !

Un fonds d'innovation unique qui propose notamment des solutions afin de préserver et de faciliter la mobilité des personnes âgées.

Des zones piétonnes adaptées, des feux de circulation plus longs pour les traversées, ainsi que des transports publics mieux adaptés (rampe d'accès, siège réservé clairement désigné).

La présence de personnel dans les transports publics ou dans certains lieux publics pour dissuader les comportements incivils et rassurer les personnes âgées.

Des services de transport à la demande tels que des navettes pour les personnes âgées qui peuvent offrir une solution plus sécurisée et confortable que les transports publics traditionnels.

6.6 Misons sur nos capacités

En misant sur les capacités, municipales et citoyennes, démontrées, il sera possible d'inverser cette tendance ou tout au moins de la freiner.

Trois leviers peuvent être proposés : communication, éducation, contrôle.

- **Communiquer**

- Les moyens sont multiples : ainsi dans la Ville, les moyens d'expression que sont la participation citoyenne, ou la démocratie permanente sont soutenus par des campagnes d'information et de communication (tous média).
- Chaque acteur aura soin de s'exprimer pour être entendu et compris sur les raisons des dispositions prises, des changements recherchés ou apportés, sur les réalisations.

- **Eduquer et donner l'exemple**

- L'éducation pour grandir ensemble, apprendre à limiter les incivilités, à développer le civisme et la courtoisie.
- Des relations intergénérationnelles de qualité, circulant à double sens, permettront de faire passer les bonnes pratiques.
- Au-delà de l'éducation familiale ou scolaire, solliciter l'intervention d'acteurs reconnus telle que la Sécurité Routière. Multiplier les stages et formations à tous les âges pour connaître le comportement idéal dans la ville
- Le partage des valeurs

Le respect (de l'autre, des choses) doit être considéré comme une valeur suprême dont la transmission est l'œuvre de tous, parents et grands-parents, enseignants, autres adultes à titre d'exemple, institutions etc...

Prenons exemple sur le peuple japonais : l'éducation japonaise prône le respect avant tout. <https://gogonihon.com/fr/blog/l-education-japonaise-le-respect-avant-tout/>

Des règles permettent de coexister en harmonie et sans conflit, identiques pour tous, sans exception. Elles doivent être respectées, quitte à devoir s'adapter soi-même.

TBM : Pour rappeler que les places assises sont prioritairement réservées, entre autres, aux personnes âgées et/ou à mobilité réduite, il serait judicieux de faire plus régulièrement des annonces vocales dans les trams et bus et d'apposer la mention « merci de céder cette place », à hauteur des sièges.

- Le respect des règles du jeu

Dans une société de plus en plus individualiste, chacun recherche sa propre satisfaction au détriment de celle de son voisin. Or il convient de partager avec les autres générations ses valeurs, ses acquis, son expérience d'usage.

- Le combat contre l'individualisme

Grâce à l'exemple donné par les jeux paralympiques, soyons attentifs aux plus faibles d'entre nous et aux handicapés. Repérons leurs besoins et utilisons leurs capacités pour mettre en œuvre de nouvelles solutions.

Pour obtenir des résultats, les moyens seront de :

- **Contrôler**

Une surveillance bienveillante envers tous est prioritaire. Ce pouvoir de contrôle détenu par différentes autorités, permettra si nécessaire, de rectifier ou réprimer certains comportements déviants. Pour être efficace, le contrôle et la répression devront être annoncés, expliqués, adaptés et mesurés pour les rendre efficaces.

**Pour mieux partager l'espace public, unissons nos forces.
Un effort de chacun au quotidien pour mieux prendre conscience de l'Autre.**



7 CONCLUSION : aujourd'hui et demain

Nous tenons à remercier les personnes qui nous ont donné l'opportunité de ce rapport et nous ont offert le plaisir de le réaliser.

Un merci tout particulier à Anaïs NOËLL de l'équipe Projets pour sa bienveillante attention sur le plan logistique (agendas, réservations de salles, édition de documents, conseils et relecture...) et son animation du groupe de travail (ateliers Persona, établissement de contacts avec divers interlocuteurs...).

Ce rapport met en lumière les défis spécifiques rencontrés par des seniors bordelais dans leur mobilité quotidienne et propose des pistes concrètes d'amélioration pour une ville apaisée, plus inclusive et accessible à tous.

Cette étude constitue une photo, qui ne peut que difficilement rendre compte des initiatives et des dispositifs constamment mis en œuvre et renouvelés par les acteurs de la ville pour le bien-vivre de la population bordelaise et tout particulièrement des seniors. Il convient donc de les saluer ici.

Au-delà de la multiplication des dispositifs, il est essentiel d'en garantir le bon fonctionnement pour éviter que la mobilité quotidienne ne se révèle un parcours du combattant.

Cette étude nous a également fait prendre conscience que nous vivons une période charnière : du crayon au numérique, du papier à l'écran, du tout-auto au sans auto, des trottoirs pour piétons aux trottoirs pour vélos etc...

Les modes de vie en société évoluant, les solutions proposées doivent anticiper les besoins des seniors de demain, pour lesquels l'allongement de la durée de vie entraînera probablement une hausse des incapacités.

Pour pallier ces nouvelles difficultés, les évolutions technologiques et la réduction de la fracture numérique seront des facteurs importants.

Il convient toutefois de les aborder dans le cadre d'une approche globale qui inclut également des actions de sensibilisation, d'éducation et de régulation des pratiques.

La convergence de tous ces efforts apportera les meilleures réponses aux seniors de demain.



7.1 RENCONTRES ET PARTICIPATIONS

Interlocuteurs

- Harmonie LECERF MEUNIER, Adjointe au maire chargée de l'accès aux droits, des solidarités et des seniors – 04/03/2024
- Olivier ESCOTS – Adjoint au maire chargé du handicap, de la lutte contre toutes les discriminations, de l'accessibilité et des établissements recevant du public Contribue auprès de Nadia Saadi pour l'économie du fleuve - 20/11/23
- Patrick PAPADATO, conseiller municipal de Bordeaux pour la voirie, la mobilité et l'accessibilité. Il est également vice-président métropolitain à la stratégie nature, biodiversité et résilience alimentaire - 06/11/2023
- Pascale Bousquet-Pitt : maire-adjointe du quartier Caudéran
- Estelle Goblet : de la mission Accessibilité en charge de la concertation du PAVE (Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics).
- René Vernay : Président Gironde Droits du piéton, Association départementale affiliée à l'association nationale "60 Millions de Piétons"
- Sophie Boissarie, chargée d'inclusion et gestionnaire de la tarification solidaire Bordeaux Métropole
- Etudiants, Sciences Po Bordeaux et ENSAP Bordeaux, Anna, Ysée, Pauline, Yannis, ont réalisé une étude relative aux enjeux de mobilités des seniors
- Elisabeth MAGE, mal voyante, utilisatrice de MOBIBUS
- WIMOOV Florence BANNES, Céline HEILLEUR

D'autres acteurs rencontrés

- Le collectif "Place aux piétons" - 10/2022
- Les membres du Comité de la rue : Association APF France Handicap
- Automobile Club du Sud-Ouest (ACSO)
- Fédération Française des Motards en Colère 33
- Association les droits du piéton 33
- Fédération de la randonnée pédestre 33
- Vélo-Cité.

Une participation citoyenne active

- Martine Vasseur membre suppléant au Comité des Partenaires (instance consultative sur les mobilités) de Bordeaux Métropole
- Jean Didier Thillier membre de l'Observatoire de la Démocratie Permanente

Animations, évènements auxquels nous avons assisté, participé

- Expo Trajectoires maison écocitoyenne 10/223
- Conférence Mobilité des touristes 09/2023
- Conseils de quartiers
- Conférence : La mobilité des touristes (résumé) - 09/23
- Programme Semaine de la Mobilité 09/2023 à BX

- Réunions publiques de révision du PAVE : Bordeaux sud (10/10/2023), Bordeaux Caudéran (15/02/24), Bordeaux centre (04/12/23), Nansouty-St Genes (04/12/23).
- Concertation : aménagement de la place Mondésir (03/24)
- Eclairage public 1 an après (10/04/24)
- Tournée de la démocratie permanente
- Concertations sur l'aménagement des boulevards, des allées de Tourny, sur l'aménagement de la place Mondésir, de la place Ozanam, de la gare BX St Jean, de la Jallère, Bordeaux centre ancien
- Evènements : semaine bleue, semaine de la mobilité (annexe 13 La mobilité à l'ordre du jour - conseil départemental - 24/09/24)

7.2 BIBLIOGRAPHIE

- BORDEAUX MAG – automne 2023
- CLICHY : la maison des seniors
- Code de la Rue – édition 2016
- CORESAN plan vélo et marche - 11/2022
- DROIT AU VELO – ADAV LILLE - 2021
- Enquête CEREMA sur la mobilité des personnes âgées sur la Métropole de Lille- 2019/2020 et 2020/2021
- GRENELLE DES MOBILITES avec la contribution du C2D (Conseil de développement durable de La Cub) – 2012
- GUIDE D'US-ÂGES – PAU Agence Nationale de la Rénovation Urbaine – 10/2021
- Guide juridique du piéton
- Guides seniors des villes de TOURS, LYON, DIJON, COLMAR
- Le développement des modes actifs - CORESAN (Conseil de Résilience Sanitaire de la Ville de Bordeaux) - 15 novembre 2022
- La Seniorité Analyse des besoins sociaux - 06/2021
- Mobilité quotidienne des Seniors – ADEUS (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise - 04/2011
- Mobilités des personnes âgées dans Gérontologie et Société - n° 141 - juin 2012
- Plan handicap – 02/2022.
- Plan marche métropolitain – 09/2021
- Programme de la semaine de la mobilité BX 09/2023
- Rapport d'activités CCAS Bordeaux 2022
- La Séniorité : analyse des besoins sociaux - 06/2021
- Schéma des mobilités : rapport du Conseil de Bordeaux Métropole - 23 septembre 2021
- Rapport de fin d'études soutenu le 7 septembre 2022 par Maureen Thiou *L'inclusion dans l'espace public : un compromis entre approche technique et ressentis, le cas des seniors dans le centre-ville de Bordeaux*

Différents articles de presse, notamment :

- Article Nouvel Obs ; les trottinettes, nouvelle réglementation - 03/2024
- Méthode PERSONA : Carte du parcours usagers (2)
- Transport solidaire d'ARLAC
- Transport d'utilité sociale Libournais – 02/2024
- Questionnaire « Faciliter les déplacements en ville par le développement de transports adaptés ou de modes de déplacements doux »
- Idéation : le Passe Partout
- Le trottoir France Inter-12/2023
- Méduses
- Questionnaire aux Bordelais : SENIOR DANS MA VILLE
- Questionnaire des villes marchables
- Tableau/outil : Représentations et ressources

7.3 ANNEXES

A1 Autosaisine du Conseil Bordeaux Seniors Actions : Accessibilités et Mobilités : la ville de tous les US-AGES.

A2 Etude démographique – la Séniorité Bordeaux

A3 La Pyramide de Maslow.

A4 Simone : son portrait, sa journée.

A5 Mobilité et fracture numérique.

A6 Le trottoir

A7 Petit piéton.

A8 L'usage de la voiture.

A9 L'arrêt de la conduite.

A10 L'abécédaire de TBM.

A11 Rencontre avec Elisabeth M.

A12 Conseils MATMUT

A13 La mobilité à l'ordre du jour – Conseil Départemental



Annexe 1 autosaisine du Conseil Bordeaux Seniors Actions

Accessibilités et Mobilités : la Ville de tous les US-AGES

Juin 2023

Contexte

On constate que, naturellement, des personnes de générations différentes interviennent de façons différentes dans l'environnement urbain : les Baby-Boomers sont plus enclins à utiliser leurs voitures personnelles, tandis que les générations plus jeunes optent pour le vélo ou la trottinette électrique (équipement privé ou en libre-service partagé) et les transports en commun. Ces différentes formes de mobilités coexistent dans l'espace public organisé selon une multiplicité de règles de partage dont certaines (récentes ?) peuvent être méconnues ou imparfaitement respectées.

La problématique

« *L'indice du rayonnement de Bordeaux sera celui du bien-être de ses habitants, où chacun aura trouvé sa place dans une ville dynamique et apaisée* », écrit Pierre HURMIC, Maire de Bordeaux dans sa préface à la mandature 2020-2026. »

La mobilité des personnes âgées est reconnue pour être un facteur important du maintien du lien social et de la participation à la vie de la cité. Il peut être à ce titre identifié, sur le long terme, comme un levier de lutte contre l'isolement.

Toutefois, en raison de la démultiplication des interactions qui découlent du partage de la rue notamment, le déplacement des personnes vulnérables dans la ville peut s'avérer anxiogène, voire périlleuse, au risque de les assigner à résidence.

Comment faciliter et sécuriser la mobilité dans l'espace public pour que les seniors accèdent aux activités du quotidien ?

Le Conseil Bordeaux Seniors Actions souhaite engager un travail :

- pour relever les freins - techniques, psychologiques, cognitifs, physiques, sanitaires, écologiques, culturels, financiers... - qui remettent en cause l'accès des seniors à la chaîne de déplacements au quotidien
- puis pour mettre en évidence des leviers favorables à une mobilité sécurisante pour ce public spécifique.

Objectifs et méthode de travail

Il s'agit de remettre à l'adjoindte en charge des seniors et à l'adjoindt en charge de l'accessibilité, en fin de 4ème trimestre 2024, un rapport présentant des propositions du CBSA, sur la mobilité et l'accès des seniors à la Ville.

Ces travaux poursuivent les objectifs suivants :

- Contribuer à la prise en compte de tous les usagers de la ville en ce qui concerne les modes d'accès et de déplacements.
- Favoriser la prise en compte des besoins particuliers des seniors pour un accès sécurisé à la chaîne des déplacements dans la ville
- Identifier des leviers d'amélioration de la mobilité des seniors en intégrant notamment les avancées technologiques inclusives.

Les membres du CBSA impliqués dans cette auto-saisine envisagent de :

- Faire un état des lieux des mobilités urbaines dans un périmètre de déplacement donné.

- Lister les freins de toutes natures qui s'opposent ou réduisent l'accessibilité et la mobilité.
- Identifier les leviers d'amélioration pour la mobilité des seniors en s'appuyant notamment sur les technologies inclusives (dispositifs, signalisations et ergonomies adaptés et adéquates).

Pour répondre à cette auto-saisine, le CBSA pourra recourir à des auditions, des déambulations, des temps de travail en ateliers et utiliser des ressources documentaires (études, enquêtes, grilles d'analyse).

Les suites

Une fois le rapport du CBSA finalisé, il sera remis et présenté aux élu.e.s destinataires puis présenté en assemblée plénière. Le rapport sera également transmis à la mission Accessibilité en charge de la concertation du PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics).

Le Conseil BSA attend de la part de la municipalité un retour sur les suites qu'elle compte donner aux propositions présentées.

Liste des membres du Conseil Bordeaux Seniors Actions ayant participé à la rédaction de la proposition :

Laurence BOUYSSOU, Philippe CALAND, Hélène DURREY PAULE, Sylvie LAGABRIELLE, Christine L., Annette POUGHEON-FORSANS, Sabine POUGET, Arlette ROUSSEAU, Jean Didier THILLIER, Martine VASSEUR.

Annexe 2 Etude démographique de la population de Bordeaux

2.1 Résultats d'une étude statistique - JD. Thillier 01/04/2024

- Le tableau 1, ci-après, résulte d'une saisie et exploitation sur Excel des données qui nous ont été présentées lors de la plénière du 6 février au CAPC concernant les 8 quartiers de : Bordeaux maritime, Chartrons/grand parc/jardin public, Centre-ville, Saint-Augustin Tauzin Alphonse Dupeux, Nansouty/Saint-Genès, Bordeaux sud, Bastide, Caudéran
- Le tableau 2, ci-après, résulte de sources INSEE de 2024 (33063 est le code INSEE de Bordeaux), exploitées pour les tranches d'âge 60-74 ans, 75 ans et plus et globalement pour les plus de 60 ans
- Le tableau 3, ci-après, résulte de sources INSEE 2023 et présente l'évolution et la structure de la population de Bordeaux 2020

Quelles conclusions tirer de ces 3 tableaux ?

- Le tableau 2 de l'INSEE montre assez clairement que la population vieillit puisque les plus de 60 ans qui représentaient 25 % de la population en 2015 représentent 28 % de cette population en 2024.
- Le tableau 1 issu de l'exploitation des données de la plénière montre une disparité entre les 8 quartiers :
 - La globalité hommes-femmes de 60 à 74 ans varie pour le plus bas à 7 % sur le quartier de Bordeaux sud et pour le plus haut à 16 % sur le quartier de Caudéran
 - Il en est de même pour les hommes et femmes de plus de 75 ans représentés à 4 % à Bordeaux Sud et à 12 % à Caudéran
 - Ce tableau montre également la proportion de séniors isolés connus par rapport au plus de 60 ans : globalement de 1.2 %, mais là encore avec une disparité entre les quartiers (0.9 % sur Nansouty/St Genes, 1.4 % Caudéran)
- On peut constater que Caudéran est représentatif des statistiques INSEE puisque les 60-74 ans y sont représentés respectivement à 17 % pour la France métropolitaine et à 16 % à Caudéran, de même pour les 75 ans représentés respectivement à 11 % et à 12 %. On peut en conclure, sans surprise, que Caudéran rassemble le plus de retraités
- Si l'on compare les données du tableau 1 issues de la plénière et celles du tableau 3 de l'INSEE concernant la commune de Bordeaux, on peut constater qu'elles sont globalement parfaitement concordantes : les 60-74 ans 11.6 % /11 %, de même les 75 ans et plus 7.2 %/7 %
- Enfin, du tableau 1 issu de la plénière on peut tirer d'autres conclusions intéressantes concernant les répartitions entre les hommes et les femmes.
 - Globalement sur l'ensemble de ces 8 quartiers, les femmes sur la tranche d'âge 60-74 sont présentes à 34 % alors que les hommes sur la même tranche d'âge sont présents à 28 %
 - On fera le même constat sur la tranche d'âge 75 ans et plus, où les femmes sont représentées à 26 % et les hommes à 13 % mais là aussi avec des disparités entre quartiers.
 - Ces statistiques confirment bien ce que nous savons, à savoir que les femmes vivent plus vieilles que les hommes.

Données démographiques des quartiers de Bordeaux issues du diagnostic de territoire séniors/DGSA Nov 2023																	
Quartiers	Nbre	plus de 60 ans		dont Femmes 60-74		dont Femmes 75 et +		dont Hommes 60-74		dont Hommes 75 et +		Het F 60-74		Het F 75 et +		Séniors isolés connus	
		nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%/ plus de 60ans
Bx maritime	35 348	4 596	13%	1 650	36%	958	21%	1 375	30%	613	13%	3 025	9%	1 571	4%	57	1,2%
Chartrons/grand parc/jardin public	33 077	6 585	20%	2 241	34%	1 844	28%	1 619	25%	881	13%	3 860	12%	2 725	8%	89	1,4%
Centre ville	43 413	8 208	19%	2 731	33%	2 206	27%	2 197	27%	1 074	13%	4 928	11%	3 280	8%	84	1,0%
St Augustin Tauzin Alphose Dupeux	29 234	5 286	18%	1 794	34%	1 239	23%	1 619	31%	634	12%	3 413	12%	1 873	6%	53	1,0%
Nansouty/St Genes	23 712	4 039	17%	1 377	34%	1 032	26%	1 161	29%	469	12%	2 538	11%	1 501	6%	36	0,9%
Bordeaux Sud	36 221	4 006	11%	1 329	33%	932	23%	1 229	31%	516	13%	2 558	7%	1 448	4%	51	1,3%
Bastide	17 337	2 778	16%	1 006	36%	626	23%	843	30%	303	11%	1 849	11%	929	5%	35	1,3%
Cauderan	42 627	11 970	28%	3 978	33%	3 396	28%	3 021	25%	1 575	13%	6 999	16%	4 971	12%	165	1,4%
Total	260 666	47 468	18%	16 106	34%	12 233	26%	13 064	28%	6 065	13%	26 170	11%	18 268	7%	570	1,2%

Tableau 1 Plénière du 6 février 2024

Tableau 2 source INSEE 2024

Population par groupe d'âges au 1er janvier France Métropolitaine				Source INSEE : Estimations de population (résultats provisoires 2022-2023-2024)											
Année	Total au 1er janvier	de 0 à 19	de 20 à 59	de 60 à 64		65 ans ou plus		de 65 - 74		de 60-74		75 ou plus		plus de 60	
				nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%
2015	64 300 821	15 651 778	32 680 632	3 979 695	6%	11 988 716	19%	6 020 924	10 000 619	16%	5 967 792	9%	15 968 411	25%	
2016	64 468 792	15 645 526	32 562 257	3 949 846	6%	12 311 163	19%	6 316 347	10 266 193	16%	5 994 816	9%	16 261 009	25%	
2017	64 639 133	15 616 148	32 448 507	3 953 989	6%	12 620 489	20%	6 587 508	10 541 497	16%	6 032 981	9%	16 574 478	26%	
2018	64 844 037	15 611 515	32 383 772	3 951 924	6%	12 896 826	20%	6 828 421	10 780 345	17%	6 068 405	9%	16 848 750	26%	
2019	65 096 768	15 584 916	32 356 902	3 974 120	6%	13 180 830	20%	7 030 087	11 004 207	17%	6 150 743	9%	17 154 950	26%	
2020	65 269 154	15 512 858	32 303 266	4 001 853	6%	13 451 177	21%	7 227 622	11 229 475	17%	6 223 555	10%	17 453 030	27%	
2021	65 505 213	15 417 227	32 395 954	4 028 109	6%	13 663 923	21%	7 410 241	11 438 350	17%	6 253 682	10%	17 692 032	27%	
2022	65 721 831	15 355 494	32 410 370	4 055 347	6%	13 900 620	21%	7 433 223	11 488 570	17%	6 467 397	10%	17 955 967	27%	
2023	65 925 961	15 297 453	32 425 155	4 076 025	6%	14 127 328	21%	7 430 193	11 506 218	17%	6 697 135	10%	18 203 353	28%	
2024	66 142 961	15 222 363	32 402 690	4 126 484	6%	14 391 424	22%	7 422 532	11 549 016	17%	6 968 892	11%	18 517 908	28%	

Évolution et structure de la population en 2020

Commune de Bordeaux (33063)

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2009	%	2014	%	2020	%
Ensemble	236 725	100,0	246 586	100,0	259 809	100,0
0 à 14 ans	31 836	13,4	33 398	13,5	35 768	13,8
15 à 29 ans	73 845	31,2	77 090	31,3	77 881	30,0
30 à 44 ans	49 182	20,8	51 096	20,7	55 598	21,4
45 à 59 ans	38 660	16,3	39 461	16,0	41 567	16,0
60 à 74 ans	23 926	10,1	26 858	10,9	30 178	11,6
75 ans ou plus	19 276	8,1	18 684	7,6	18 817	7,2

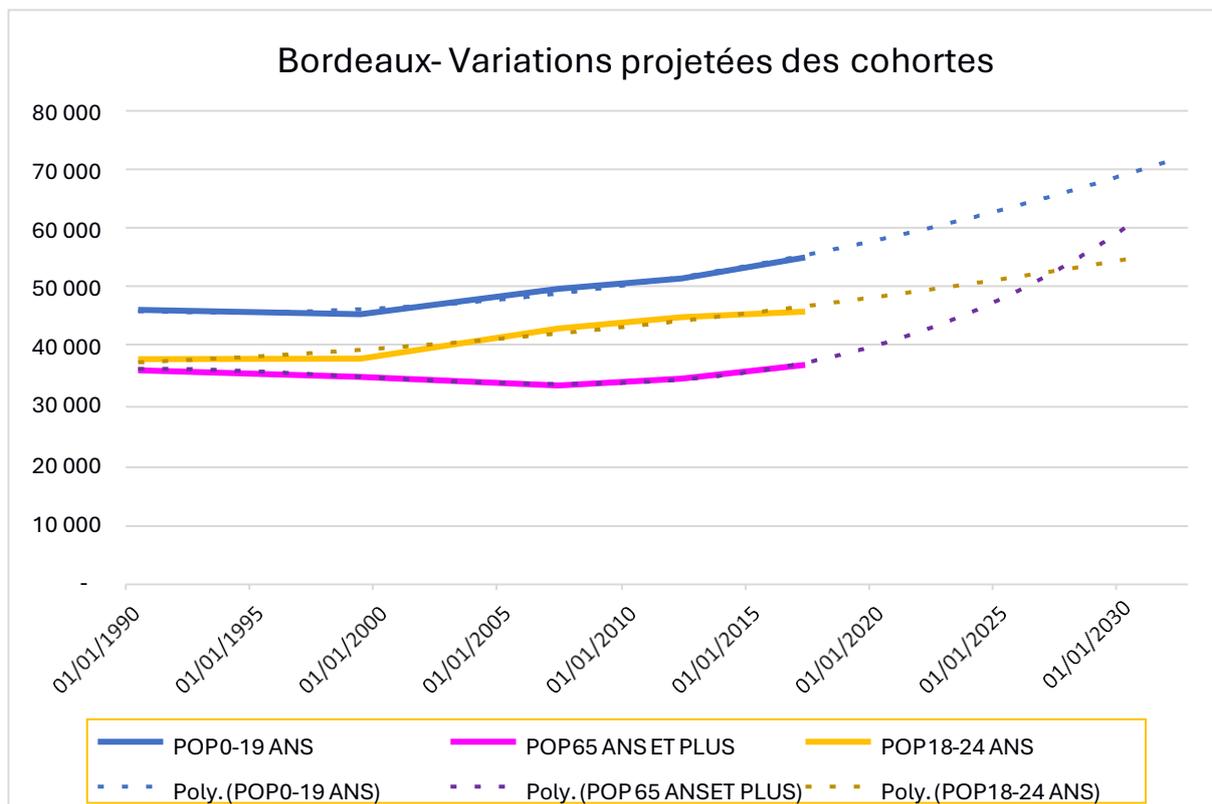
Sources : Insee, RP2009, RP2014 et RP2020, exploitations principales, géographie au 01/01/2023.

Tableau 3 source INSEE 2023

2.2 Croissance du nombre de seniors et changement dans les manières de vivre la séniorité

Comme la plupart des pays occidentaux, la France est engagée dans une évolution démographique inédite, qui transforme le visage de la société. D'après l'Insee, au 1^{er} janvier 2020, la France compte ainsi près de 13,5 millions de seniors âgés de 65 ans ou plus, soit un total de 20,1 % de la population. Les projections de l'Insee montrent qu'en 2030, les plus de 65 ans représenteront 23,4 % de la population et seront plus nombreux que les jeunes de moins de 20 ans.

Néanmoins à Bordeaux, le phénomène sera amorti si se maintient l'arrivée significative de couples avec enfant(s) et le dynamisme démographique des cohortes estudiantines.



➤ Non une, mais **des** catégories d'aînés

Gardons à l'esprit que la catégorie des seniors ne correspond pas à une réalité unique autant sur le plan économique que sociologique. En fonction de leurs origines sociales et culturelles, de leur habitat et de leur parcours professionnel, nos aînés se définissent de plusieurs manières et quels que soient les qualificatifs qu'on leur attribue, «seniors», «aînés», «personnes âgées», les populations de 60 ans et plus recouvrent des situations bien différentes.

Ainsi, le sociologue Serge Guérin parle

- de « seniors traditionnels », qui développent des comportements à l'image de ceux de leurs aînés et conservent un grand sens de leur rôle social ;
- de « seniors fragilisés », en perte d'autonomie, souffrant de dégradations physiques, mentale, morale, économique. Ces seniors, que le passage à la retraite a fragilisés en termes de pouvoir d'achat, compensent de faibles revenus par des privations ou/et des activités ponctuelles rémunérées ;

- de « boomers bohèmes », qui sont de jeunes seniors, bénéficiant de temps disponible, d'un bon pouvoir d'achat et d'une bonne santé. Ce sont des acteurs sociaux qui souhaitent rester dans la modernité et faire corps avec la société ;
- enfin « les boomers fragilisés », devenus fragiles en raison de l'avancée en âge et des limitations d'activité, mais qui conservent toutefois le désir de rester intégrés dans la société.

Dans tous les cas, les seniors apportent une contribution économique et sociétale majeure à notre pays. Les plus de 50 ans représentaient ainsi en 2015 environ 52 % des dépenses de consommation en France. Ils sont un pilier de l'aide aux proches : tout d'abord en tant qu'aïdants pour leurs propres parents dépendants, mais également pour s'occuper de leurs petits enfants et les accompagner dans les activités de la vie quotidienne ; enfin en matière d'aide financière : en 2015 les ménages de 60 ans ou plus aidaient à hauteur de 3 milliards d'euros leurs descendants de 40 à 59 ans et à la même hauteur leurs descendants de moins de 40 ans (INSEE 2018 n° 1 707).

Par ailleurs, les seniors sont une richesse pour nos associations, plus de 50 % des responsables associatifs sont des retraités d'après France Bénévolat.

➤ Se préparer à l'**échéance 2030** d'une forte population dépendante

En 2020, selon l'OCDE, à 65 ans, les Français ont encore une espérance de vie moyenne d'environ 23 ans. Elle était moitié moindre en 1960. Toutefois, cet allongement de l'espérance de vie ne se traduit pas forcément par une amélioration de la durée de vie en bonne santé.

En effet, en 2018, la DREES estimait qu'à 65 ans, une femme peut espérer vivre 23,2 ans mais le nombre moyen d'années qu'il lui reste à vivre sans incapacité n'est que de 11,2 ans. Pour les hommes, l'espérance de vie à 65 ans s'élève à 19,4 ans tandis que l'espérance de vie sans incapacité à 65 ans n'est que de 10,1 ans. Autrement dit, en France, le début des signes liés à la perte d'autonomie se manifeste aux alentours de 75 ans pour les hommes, 76 pour les femmes. Par ailleurs, les deux-tiers des seniors déclarent avoir une maladie ou un problème de santé chronique ou de caractère durable et 70 % des plus de 85 ans souffrent d'au moins une maladie chronique.

La cohésion sociale se trouve conditionnée notamment par les équilibres démographiques jeunes/vieux, et population active/population retraitée, seniors autonomes/seniors dépendants. D'ici 2030, la population des plus de 75 ans va significativement augmenter et bouleverser ces équilibres.

Les changements seront accentués par l'affaïssement probable des niveaux de vie des retraités. En effet, si, actuellement, les seniors détiennent en moyenne davantage de patrimoine que les plus jeunes et sont en particulier plus souvent propriétaires de leur résidence principale, il n'est pas certain que cela sera le cas des générations montantes dont les parcours de professionnels deviennent plus erratiques.

Depuis la crise de 2008, selon la DARES, le nombre de chômeurs seniors de plus de 55 ans a augmenté de 179 % et 60,2 % des demandeurs d'emploi de 55 ans ou plus sont au chômage depuis plus d'un an.

Enfin, la crise sanitaire liée au Covid-19 a révélé, s'il en était besoin, le degré d'urgence de cette question et le manque d'adaptation de notre société à son vieillissement.

L'enjeu : bâtir une stratégie d'anticipation et d'accompagnement du vieillissement de la société.

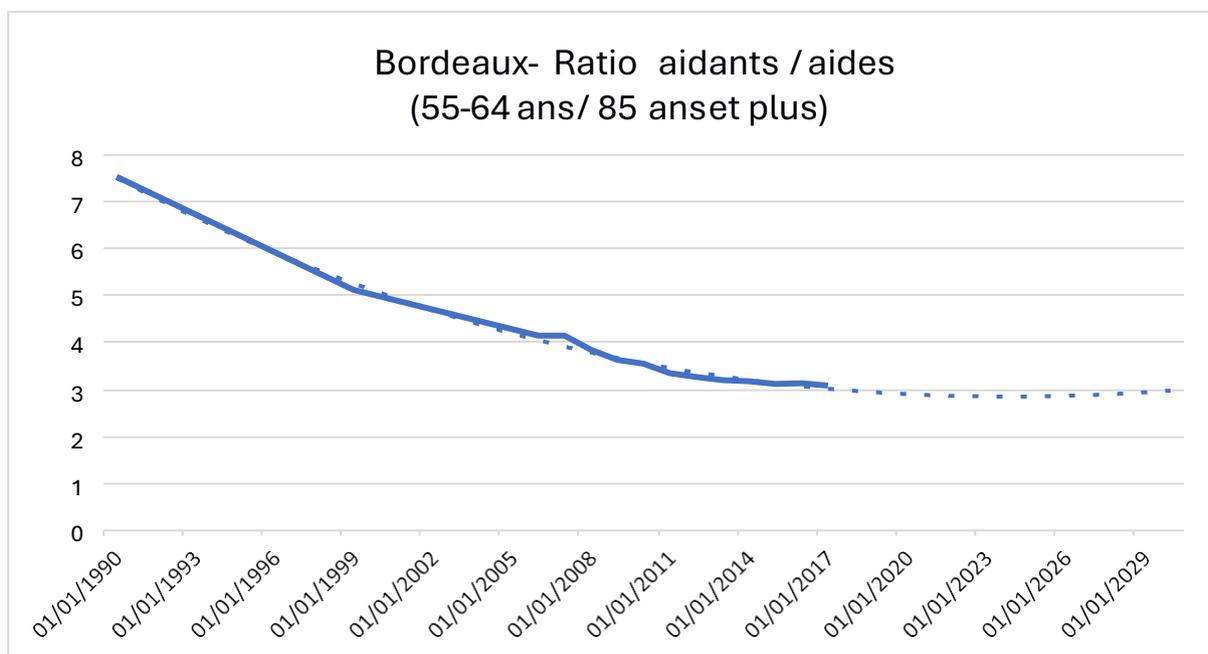
➤ La perte d'autonomie

La DREES démontre que l'aggravation de la perte d'autonomie est souvent plus rapide et plus marquée chez les personnes disposant de bas revenus.

Il existe des déterminants socio-économiques de la perte d'autonomie. Par exemple, des facteurs économiques comme la richesse et l'éducation jouent un rôle déterminant dans l'explication des risques de perte d'autonomie. Les personnes les moins aisées, les moins diplômées et celles qui font face à des épisodes de précarité, ont plus de risques d'être en situation de perte d'autonomie. La prise en considération de ces déterminants socio-économiques est donc centrale. Lorsqu'elles perdent leur autonomie, les personnes âgées font face à des besoins de soins importants, qui recouvrent trois dimensions principales :

- les soins personnels,
- les aides à domicile
- les aides pour les besoins sociaux.

Par ailleurs, le modèle de l'aidance familiale, majoritairement supporté par les femmes, s'épuise du fait de la raréfaction du nombre d'aidants familiaux consécutif au vieillissement même de ces cohortes, d'une plus forte mobilité au sein des familles, du fardeau important lié au statut d'aidant et de la participation accrue des femmes au marché du travail.



En outre, ces aidants, souvent seniors eux-mêmes, subissent une charge considérable : En 2011, l'OCDE indiquait ainsi que les aidants familiaux étaient 30 % de plus à présenter des problèmes de santé mentale en France par rapport à des personnes n'étant pas aidants familiaux.

➤ Le numérique

Contrairement aux préjugés largement répandus, les outils numériques jouent un rôle prépondérant et croissant pour les personnes entre 60 et 80 ans : les deux tiers des seniors utilisent internet au moins une fois par jour. Néanmoins, les NTIC restent encore peu exploitées dans le cadre de la prévention de la dépendance. La volonté d'être chez-soi : mais qu'est-ce qui fait « chez soi » ?

Le logement bien entendu mais aussi le quartier pour autant que l'un et l'autre soit adapté au grand âge.

Lorsque des chercheurs se sont penchés sur ce « territoire de vie », ils ont mesuré avec précision et pertinence le périmètre qu'il recouvrait et ont montré :

- d'abord que la majorité des personnes âgées vivent au quotidien dans un périmètre inférieur à 500 mètres,
- ensuite que ce périmètre ne cesse de se rétrécir avec l'avancée en âge,
- enfin que la proximité de commerces et de services est un puissant facteur d'intégration et de conservation des liens sociaux.

Adapter un quartier au grand âge c'est regarder la ville « avec un œil de vieux » comme dirait Jérôme Guedj : penser des cheminements avec des bancs publics, la création d'espaces verts, de parcs et de jardins ; la sécurisation des cheminements ou encore les arrêts de bus fréquents.

➤ Lutter contre l'isolement

Selon le rapport 2019 des Petits Frères des Pauvres, 3,2 millions de Français de 60 ans et plus sont en risque d'isolement relationnel. 900 000 sont en situation d'isolement et 300 000 confrontés à une « mort sociale » s'apparentant à une sorte de confinement permanent.

En zone urbaine, dans les habitats collectifs, 24 % des personnes de 60 ans et plus habitant en appartement peuvent passer des journées sans parler à personne, contre 19 % en moyenne nationale.

Les QPV une population vieillissante

	Part de la population de 60 à 74 ans dans la population totale	Part de la Population de 75 ans et plus dans la population totale	Sommes
Ensemble des QP de Bordeaux	01/01/2016	01/01/2016	
Bègles, Bordeaux - Carle Vernet -Terres Neuves	10%	10%	20%
Bordeaux - Le Lac	9%	2%	11%
Bordeaux - Saint-Michel	6%	2%	8%
Bordeaux, Cenon - Benauges - Henri Sellier - Léo Lagrange	12%	5%	17%
Bordeaux - Grand-Parc	12%	14%	26%
Bordeaux - Bacalan	15%	5%	20%

ANNEXE 3 LA PYRAMIDE DE MASLOW

Depuis son invention par Abraham Maslow en 1943, la Pyramide de Maslow est devenue un modèle très populaire pour comprendre les besoins humains

Le modèle est représenté sous forme de pyramide, où les besoins les plus fondamentaux sont placés au bas et les plus élevés en haut.

Si l'ensemble des cinq niveaux de cette pyramide reste pertinent pour comprendre les besoins des seniors dans une perspective globale (les besoins de mobilité des personnes âgées sont en grande partie liés aux niveaux inférieurs de la pyramide de Maslow, notamment les besoins physiologiques et les besoins de sécurité)

Cependant ce modèle présente ses limites au regard des besoins spécifiques des seniors et personnes âgées



Senior Strategic* a étudié les besoins les plus importants des Seniors et des personnes âgées pour parvenir à une pyramide spécifique de leurs besoins.

*Senior Strategic, dirigée par Frédéric Serrière, est une société de conseil spécialisée dans le marché des seniors.



Notre groupe de travail Mobilités-Accessibilités (des seniors) s'inscrit parfaitement dans les besoins 5 : être indépendant, autonome et 6 : continuer ses activités, voire 7 : continuer à prendre du plaisir, de cette pyramide.

Annexe 4 SIMONE

SIMONE, sa vie, son portrait

Simone est une charmante dame de 85 ans, qui, vit seule dans un appartement, au 3ème étage d'une résidence dans le quartier Caudéran Mondésir. Elle se déplace avec un déambulateur à l'extérieur et connaît quelques problèmes auditifs.

SIMONE, une journée comme les autres

Simone a mis son réveil à sonner à 8 h 30. En effet, elle a rendez-vous au centre d'imagerie médicale à 10 h 30, à 600 mètres de chez elle environ.

Sa nuque la fait souffrir depuis qu'elle a heurté accidentellement une porte de placard. Avant de la confier à un kinésithérapeute son médecin veut voir de quoi il retourne et lui a prescrit une radio. C'est lui qui a pris le rendez-vous car il connaît les difficultés qu'éprouve Simone à le faire seule.

Deux heures, songe rétrospectivement Simone, c'est presque trop peu pour quelqu'un qui aime se déplier doucement.

La veille, elle a mis dans son sac à main les documents nécessaires (ordonnance, carte vitale, carte de mutuelle complémentaire), et sa tenue pour ce rendez-vous est soigneusement pliée dans la salle de bains. Elle se lavera au gant de toilette au lavabo, comme d'habitude. Elle ajoutera une petite note de parfum, par coquetterie.

Le café passe dans la cuisine et elle a mis deux tartines à griller mais, au vrai, elle n'a pas très faim. Il lui reste encore une épreuve avant de partir : enfile ces maudits bas de contention. « Décidemment les fabricants ne pensent pas aux vieux. Ils devraient savoir qu'on ne gagne pas en souplesse en vieillissant », songe-t-elle, agacée.

Elle a repéré son trajet. D'abord les premiers mètres dans l'allée goudronnée du parc attenant à l'immeuble où elle vit : un endroit paisible où elle a ses habitudes. Presque la moitié de son périple.

Ensuite, le carrefour. Il faut traverser la rue pour se rendre sur le « bon trottoir », c'est à-dire celui où se trouve le centre d'imagerie. Des abaissements podotactiles ont été réalisés de part et d'autre, et le passage est protégé par des feux de circulation. Elle craint toujours les cyclistes et usagers de trottinettes, récalcitrants à la signalisation routière.

L'attendent encore 150 mètres de creux et bosses et deux petites rues en sens unique (les voitures et 2 roues arrivent sur sa droite) avant de retrouver une certaine sérénité de locomotion jusqu'au centre d'imagerie. Pas très confortable quand on utilise un déambulateur pour s'assurer. La chance veut qu'il fasse beau ce matin-là, et que l'ascenseur arrive rapidement. Optimiste, elle s'est accordée trois quarts d'heure pour arriver à destination sans prendre en compte les lenteurs de l'engin et sa fréquentation matinale. Cela l'a oppressée en quittant l'appartement. Peut-être aurait-elle dû se lever plus tôt encore ? La fortune lève ses doutes. Faire des petites courses (elle va bientôt être à court de pain) après l'examen et être de retour pour 12 h, lui paraît finalement jouable.

10 h 15 : elle a passé le parc, les 150 mètres bosselés des trottoirs, les petites rues, s'est jouée des potelets placés selon une logique qui lui échappe (elle les avait oubliés ceux-là) et la voilà sur « l'auto-route » finale. Encore 150 mètres. L'angoisse du chemin se dissipe, celle de l'examen la rattrape.

Elle est un peu en avance et le personnel lui laisse le temps de retrouver ses affaires dans son sac. On lui indique où se rendre. Les fauteuils d'attente sont fermes et pas trop bas : elle n'aura pas d'effort à fournir pour se lever. C'est déjà ça.

Le praticien est en retard et les minutes s'égrènent. Vient l'examen : rien de grave, quelques séances de kiné suffiront.

Il est 11 h 45, c'est fichu pour les courses et elle ne sera pas de retour à 12 h chez elle comme elle l'escomptait. Elle est vaguement contrariée mais pas trop. Après tout, elle ne va pas si mal. Elle est juste âgée. Le chemin de retour avec ses contraintes lui paraît presque léger.

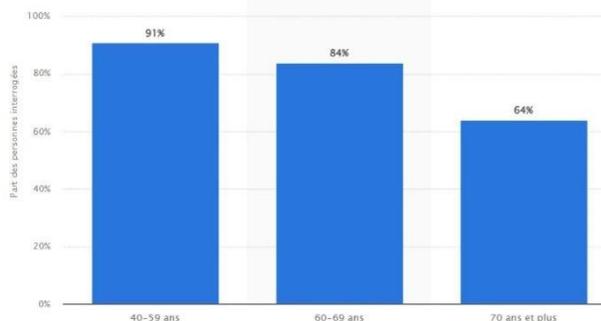
Elle prend même le temps de s'asseoir dans le parc et d'observer les petits écureuils qui y ont élu domicile. Des enfants essaient de les suivre, sans succès. Elle s'en amuse. La journée sera un peu déconstruite mais après tout...quelle importance ? Elle ira faire des courses

plus consistantes demain, accompagnée de son voisin. A son âge, une présence dans la journée, ça compte.

Annexe 5 Mobilité et fracture numérique

Bien que ce sujet ne soit pas notre axe de travail principal, il ne peut être passé sous silence

Une étude publiée par le CREDOC/Baromètre du numérique (Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie) en mai 2024 montre que la quasi-totalité des Français âgés de 40 à 59 ans utilisent Internet, cependant ils ne sont que 64 % chez les 70 ans et plus.



Si le numérique présente de nombreuses opportunités dans le quotidien des seniors/personnes âgées pour accéder facilement, sans déplacement, aux services, réseaux d'information, démarches administratives... il présente également des défis :

Pour les seniors d'aujourd'hui qui n'ont pas grandi avec les outils numériques, le développement rapide des technologies (smartphones, ordinateurs, internet, applications) peut représenter un obstacle pour elles et provoquer une forme de découragement, de réticence, de résistance, préférant persévérer dans des habitudes bien ancrées, voire dans une approche plus humaine et réfléchie de la consommation de l'information, en préférant toujours les supports papier au numérique

Les seniors de demain auront bien évidemment une relation avec le numérique différente de celle des seniors actuels. Ils seront plus autonomes dans l'usage des technologies, mais ils devront aussi faire face à de nouveaux défis liés à l'évolution rapide des outils, à la sécurité et à l'accessibilité.

Entrer dans le numérique demande donc une approche compréhensive, patiente et surtout adaptée aux besoins et aux préoccupations de toutes les générations

On peut ainsi noter que Bordeaux a mis en place une plateforme **Le numérique pour les seniors** (publié le 3 septembre 2024) comprenant des stages, des ateliers multimédias, des conseillers numériques, un Facebook Bordeaux senior.

A titre d'exemple nous faisons également remarquer qu'afin d'être en phase avec les nouvelles technologies, la municipalité d'Arcachon met désormais à disposition un accès gratuit à **Chat GPT 4.0** (courrier du maire d'Arcachon diffusé le 27 septembre 2024).

Annexe 6 LE TROTTOIR - Christophe BOURSEILLER sur FRANCE INTER 2 décembre 2023

Lorsqu'un jeune homme ou une jeune fille explique à ses parents qu'il ou elle veut embrasser un métier du spectacle, il ou elle s'attire en général le commentaire : "n'y va pas, tu finiras sur le trottoir".

En effet, le trottoir n'a pas bonne presse. Avouons-le, quand on fait le trottoir en général, c'est qu'on traverse une mauvaise passe, et l'on identifie trop facilement le trottoir à la prostitution.

Alors, commençons par le commencement : est-il possible de définir le trottoir ?

Selon le dictionnaire Larousse, le trottoir est "la partie latérale d'une rue, surélevée par rapport à la chaussée, et réservée à la circulation des piétons". Les premiers trottoirs sont apparus 2000 ans avant JC, dans la partie basse de la ville de Kültepe, en Turquie. Dans tous les cas de figure, le trottoir c'est un surgissement urbain, ou périurbain. Il y a peu ou pas de trottoirs dans les villages. Ensuite, le trottoir sépare symboliquement le domaine privé du domaine public. C'est un sas. Et puis, le trottoir a quelque chose d'immuable. En ville, les boutiques changent, les trottoirs restent.

Et pourtant, les trottoirs changent-ils aussi ?

De nos jours, les trottoirs sont de plus en plus végétalisés. Ils accueillent des bornes de recharge pour véhicules électriques, des sanisettes, des abribus connectés. Il existe même, paraît-il, en Finlande et en Suède des trottoirs chauffants. Enfin, le tapis roulant du métro n'est-il pas d'une certaine façon un trottoir roulant ? Alors même que la voiture dans les villes se voit de plus en plus combattue, le trottoir s'élargit, il a la côte. Il est *in*.

Pour lire l'avenir des villes, regardez le trottoir ! En tant que composante de l'espace public, le trottoir est fondamentalement considéré comme non-marchand, libre d'accès et gratuit.

Il y a pourtant des gens qui travaillent sur les trottoirs ? En effet, il y a un monde fou sur les trottoirs : des prostitués, des mendiants, sans oublier les boutiques, les cafés, les restaurants, qui déploient leurs étals ou leurs terrasses. Il faut dire que sur les trottoirs, on se bouscule. Voici des piétons, mais aussi des poussettes, des livreurs, des trottinettes, des vélos, des motos. Et je n'oublie pas les enfants qui courent, les adultes pressés, les gamins qui jouent, les ivrognes qui se battent, les pickpockets et les policiers, les pompiers qui interviennent, les musiciens et chanteurs de rue, les ambulanciers qui fendent la foule. Après tout, c'est sur le trottoir qu'on dessine une marelle, une œuvre d'art ou un slogan vengeur.

J'ajouterais enfin que sur les trottoirs, on côtoie aussi un grand nombre d'animaux : des chiens, des chats, des souris, des rats, parfois des perruches ou des perroquets, le plus souvent des pigeons, des corbeaux, des corneilles, des mouettes, avec en prime les déjections animales. Alors on a tendance à mépriser le trottoir et c'est bien triste. Comme le dit de façon classieuse Milan Kundera et ce sera mon épilogue : " (...) Le remplacement des trottoirs par ces minces passerelles surpeuplées (...) où il est impossible de flâner, de faire halte, de marcher côte à côte, a transformé la notion même de la ville, du quotidien, des promenades, des rendez-vous, du plaisir de vivre".

Annexe 7 Il faut sauver le petit piéton des grandes villes - Article de Jérémie Peltier, directeur des études de la Fondation Jean-Jaurès et auteur de « La fête est finie ? » (Éditions de l'Observatoire, 2021)

Alors que la circulation dans les villes est de plus en plus difficile, entre vélos, voitures, scooters et trottinettes électriques, notre chroniqueur Jérémie Peltier, directeur des études de la Fondation Jean-Jaurès et auteur de « La fête est finie ? » (Éditions de l'Observatoire, 2021), estime que la vraie victime est le piéton qui ne peut plus marcher tranquillement.

La guerre qui vient n'est pas celle que l'on croit. Vous me direz, chacun voit midi à sa porte, et vous auriez bien raison d'utiliser cette sagesse populaire. Chacun voit bien la guerre qu'il veut et qui le concerne au premier chef. Et il y a de quoi faire dans la période. Cependant, si vous avez la chance de fréquenter les grandes villes, vous ne pouvez pas être insensible à la guerre de territoires qui se déroule sous nos yeux, une guerre dont sont victimes des êtres vulnérables qui n'avaient pourtant créé aucun grabuge jusqu'alors : les petits piétons.

Car tout le monde parle des voitures comme les victimes principales des nouvelles politiques propres à la gestion de l'espace public dans les grandes villes. C'est oublier un peu trop rapidement le tort causé aux petits piétons. Ce petit piéton qui se plaisait jadis à gambader tranquillement dans les rues et sur les boulevards avec la sérénité de celui qui sait que le bonheur réside dans des choses simples comme flâner sans trop savoir où aller, est désormais en grande détresse. Il est pourtant propre le petit piéton, il n'émet pas de CO2 et ne se bagarre pas à coups de tournevis dans les files d'attente des stations essence. Il est silencieux, ne fait pas de bruit quand il avance et n'a pas besoin de prévenir en permanence la terre entière qu'il existe en activant un klaxon ou une sonnette. Il ne prend pas de place le petit piéton, n'a pas besoin de se garer devant chez vous ni de s'accrocher sur les barreaux qui protègent les fenêtres des appartements en rez-de-chaussée.

Pourtant, tout le monde se désintéresse du petit piéton, sans doute car il est moins bruyant que tous les autres. Il est pourtant devenu beaucoup plus vulnérable aujourd'hui, craignant pour sa vie à chaque mètre qu'il franchit. Plus un jour ne passe sans qu'il ne risque de se faire renverser par une voiture, un vélo ou un individu sur une gyroroue plus dangereux que les clowns de votre jeunesse se baladant au cirque sur des monocycles. Le petit piéton commence d'ailleurs à se demander s'il ne devrait pas lui aussi acheter un casque et une protection corporelle pour éviter de se faire faucher à tous les carrefours.

Le problème du petit piéton est qu'il n'est pas dans le film d'une époque qui ne respecte que celui qui glisse. Ainsi le petit piéton est moins considéré que toutes celles et ceux qui peuvent surfer dans le skatepark géant qu'est devenue la ville. Il s'en sortirait peut-être s'il acceptait de mettre des patins sous ses petits pieds, mais le petit piéton refuse d'épouser la grande glissade généralisée du moment et il a bien raison.

Personne n'est sympa avec le petit piéton, alors qu'il est le plus sympa des usagers de l'espace public, le premier à qui l'on demande un euro ou deux ou une cigarette. Les autres, les glisseurs, tout cela leur glisse dessus comme sur une toile cirée, n'ayant de toute façon plus le temps de s'arrêter.

Ce qui est terrible pour le petit piéton, c'est qu'on est en train de lui ôter tout ce qui fait le charme et la beauté de la vie : la capacité à rêver et à ne penser à rien quand on marche.

Avec les hordes de glisseurs prêts à le faire tomber, le petit piéton n'a plus la liberté d'être insouciant comme avant. Il ne peut plus regarder des choses inutiles quand il ne marche ni

les façades des maisons car il doit d'abord faire attention à sa vie et être vigilant à chaque mouvement suspect.

Pourtant, le petit piéton est le plus beau, car marcher est la chose la plus esthétique qui soit, bien plus esthétique qu'un individu brailant dans une voiture ou sur un vélo. Mais dans des villes qui ne reconnaissent plus ce qui est beau, le petit piéton aux petits petons est dévalorisé comme le patrimoine d'un petit bourg.

Plutôt que de mettre des milliards dans de nouvelles technologies permettant à des voitures d'être autonomes ou à des vélos d'aller toujours plus vite sans faire d'effort, il vaudrait mieux investir pour les petits piétons, à qui l'on pourrait offrir, comme l'a fait Charles Perrault au Petit Poucet, des bottes de sept lieues qui s'adaptent à la taille de celui qui les chausse et permettent de parcourir sept lieues en une seule enjambée (soit 28 à 35 km). Grâce à ça, le petit poucet- petit-piéton dominerait tout le monde dans la ville. Il serait de nouveau au-dessus de tout, proche des nuages pour replonger dans les rêveries dans lesquels le promeneur solitaire qu'il était jadis aimait se lover.

Il faut vite s'occuper du petit piéton. Car il est aussi un électeur, et se rend compte que l'espace public n'est plus vraiment un conte de fées.

Annexe 8 L'USAGE DE LA VOITURE Extrait d'un article de la revue ZADIG N°21 (2024)

Entre 2008 et 2014, augmentation de la mobilité de 20% chez les hommes et de 33 % chez les femmes.

Voitures électriques au lieu de thermiques. Il faudrait arrêter la production de voitures thermiques en 2035 pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

L'attachement très profond à un véhicule personnel rend difficile l'adhésion à un service de partage entre particuliers.

La location de courte durée reste coûteuse.

Le rapport à la conduite reste très genré.

Bannir des centres-villes, elle est remise en question comme moyen de transport privilégié de porte à porte.

Département de la SOMME : dans ce département, une asso (CAR So) met en relation un chauffeur sélectionné (>15 ans de conduite, 8 pts, casier judiciaire vierge, examen par auto-école, rémunéré par le CESU) avec un bénéficiaire utilisant son véhicule personnel.

Une restriction liée à l'âge existe en Finlande, Pays-Bas ou Danemark. En France, pas d'obligation.

Avec l'âge, le risque pour autrui diminue mais le risque pour soi augmente.

Les seniors s'adaptent.

Quand arrêt de la conduite : transports à la demande, navette à destination spécifique, covoiturage solidaire + aides spontanées.

Révolution culturelle nécessaire pour anticiper la vie quotidienne sans voiture.

Annexe 9 Conduite automobile chez les seniors : ces signes qui alertent quand il faut arrêter. Extraits d'un article du magazine Pleine Vie 07/10/24

Conduite automobile chez les seniors : ces signes qui alertent quand il faut arrêter.

Plus vulnérables et peut-être plus dangereuses, les personnes âgées doivent envisager la route autrement. Voici ce qu'il faut savoir pour identifier que la conduite devient trop risquée et savoir si vous disposez des aptitudes requises pour la conduite.



En France, 64 % des personnes âgées de 65 ans et plus possèdent une voiture, bien qu'elles roulent peu. Pour cette catégorie de personnes, la voiture reste indispensable pour aller voir des proches, profiter de la retraite, voyager, faire des courses ou visiter du pays. Cependant, la conduite nécessite liberté, autonomie et indépendance. Conduire c'est aussi être attentif, pouvoir et savoir anticiper et ne pas préjuger de sa santé et de ses forces.

L'âge d'arrêt de la conduite

Les seniors en voiture sont-ils dangereux ? Faudrait-il instaurer un âge limite pour arrêter de conduire ? Les avis sur la question de l'âge des conducteurs seniors sont divergents et la France, pour le moment, n'a pas défini un âge auquel il faut arrêter de conduire. Dans le but de mettre en place une visite médicale obligatoire et régulière pour les seniors au volant, un projet de loi avait été déposé en juillet 2023 à l'Assemblée nationale. Le gouvernement a mis fin au débat quelques mois plus tard en refusant de mettre en place un examen de cet ordre.

L'altération des fonctions cognitives

Toutefois, certains signes peuvent alerter les seniors sur leur capacité à continuer à conduire sans que cela ne représente un risque pour les autres usagers de la route, ni pour eux. Des chercheurs américains ont observé que le premier facteur de risque qui pourrait pousser un senior à arrêter de conduire est l'altération des fonctions cognitives.

Le PACC (Preclinical Alzheimer Cognitive Composite)

D'après les auteurs, un autre facteur de risque est déterminé par l'évolution des premiers symptômes de la maladie d'Alzheimer.

Comment savoir qu'on est apte à la conduite ?

Pour certains seniors, vivre sans voiture n'est pas une option envisageable. Cependant, il est essentiel de souligner que les personnes âgées sont exposées à de nombreuses difficultés à conduire à cause de la détérioration de leurs sens. Il existe, pour les volontaires, divers stages d'évaluation et de remise à niveau. L'un d'eux consiste à tester les seniors sur leurs connaissances sur le code de la route et la signalétique en vigueur. Pour de nombreuses personnes âgées, le rond-point se trouve en tête des difficultés.

Les vieux sont-ils dangereux au volant ?

Les accidents de la route des personnes de plus de 75 ans représentent environ 15,2 % des morts sur nos routes, un peu moins que les personnes entre 18 et 24 ans. Or, le souhait est de pouvoir conserver son autonomie le plus longtemps possible. Pour prévenir les cas d'accidents causés par les seniors, il est recommandé de contacter un médecin généraliste qui délivrera un certificat des aptitudes à la conduite, rapporte Allo Docteurs.

Les causes de mortalité sur la route

La vitesse est la première cause de mortalité sur la route. Ensuite, viennent l'alcool et les stupéfiants. L'âge ne saurait donc être considéré comme un facteur qui détermine la conduite. Et puis, à quel âge est-on considéré comme vieux ?

En conclusion, en France, il n'y a pas de restriction à la conduite des seniors, mais il est vivement conseillé de contacter un expert agréé.

Annexe 10 ABECEDAIRE TBM – 22/05/24

A

- ABONNEMENT : voir Tarification.
- ABRIBUS : quand ils existent, l'étanchéité des plus anciens est défectueuse et des ruissellements limitent leur efficacité. Les nouveaux abris protègent mal du vent ou de la pluie (crs de la Libération Bordeaux) *.

**Proposition : réaménager l'arrêt Beaux-Arts vers Villenave Chambéry.*

- AGENCE : destinées à l'accueil et à l'information de tous les usagers et au règlement des achats ou résolution des litiges*. On regrette la fermeture de celle de Gambetta, centrale et visible (2024).

**Proposition : conserver les agences (aéroport, gares et surtout en centre-ville) pour faciliter l'accueil des usagers bordelais et non bordelais.*

- AMENAGEMENTS : l'ergonomie des véhicules varie. On note avec admiration l'apparition des revêtements imitation parquet.
- ANGELA : "Demandez Angela" est un dispositif porté par la Ville de Bordeaux visant à lutter contre le harcèlement sexiste et sexuel dans l'espace public, grâce à un réseau solidaire de partenaires formés et engagés. Les professionnels s'engagent à accueillir de façon bienveillante toute personne se sentant en situation d'insécurité ou en situation de harcèlement sexiste et sexuel dans l'espace public, quel que soit son âge ou son genre, de jour et comme de nuit.
- ARRET : situés à proximité de lieux à haute fréquentation.

**Proposition : Des situations restent à améliorer : Bibliothèque Mériadeck, Parc Bordelais, hôpital St André pour réduire la distance nécessaire de cheminement pédestre.*

B

- BUS : véhicules simples ou articulés selon la fréquentation de la ligne. Le numéro de ligne et sa destination sont indiqués frontalement sur le véhicule*.

**Proposition : indiquer également que le véhicule est COMPLET.*

C

- CIRCULATION : naturellement soumise à des aléas qui peuvent nuire à la ponctualité aux arrêts.
- COMMUNICATION : Elle a des formes multiples : communication orale par l'annonce des stations en approche + recommandations et rappels des règles d'usage ; communication écrite : règlement d'usage, présentation des stations de la ligne (tram et bus) ; communication événementielle : par affichage ou maquillage des voitures. Différentes campagnes se succèdent ayant pour objet de rappeler les bonnes règles et bonnes attitudes (appeler le bus, saluer le chauffeur ou ne pas obstruer les portes du tram, ne pas frauder, etc...).

**Proposition : développer une communication orale et écrite permettant de pallier les insuffisances cognitives ou sensorielles, notamment grâce à icônes et pictogrammes.*

**Proposition : améliorer l'éclairage des plans de stations, difficilement lisibles de nuit.*

- COMPORTEMENT : outre le règlement public d'usage, les règles de civilité sont régulièrement rappelées : laisser descendre avant de monter, ne pas poser ses chaussures sur les sièges, ne pas fumer, régler le volume sonore des portables et des conversations.

**Proposition : rappeler les règles de comportement en société (afin d'éviter que le fumet de la barquette de blanquette de veau/riz, consommée à 15h le samedi, ne se répande dans toute la rame de tram (10/02/24, tram B, Quinconces).*

- **CONDUITE** du véhicule : soumis aux aléas de la circulation tout en devant respecter des horaires précis, la conduite du véhicule peut être dégradée.
- **CONFORT** : lié à la fois à l'ergonomie du véhicule, à la fréquentation, mais aussi à la souplesse de conduite du chauffeur * ainsi qu'à l'attitude des passagers quand ceux-ci sont nombreux

**Proposition : inciter les conducteurs de bus, dans la mesure du possible, à apporter davantage d'attention aux personnes montant dans le véhicule : s'assurer avant le démarrage que les moins valides ont regagné une place assise et que chacun a pu s'installer de façon sécurisée et confortable (en se tenant aux poignées et barres, notamment et en plaçant correctement les caddies ou autres appareils de marche).*

- **CONTROLE** : il s'effectue pendant le transport par une équipe de contrôleurs assermentés. L'absence de titre de transport entraîne l'application d'une amende dont le montant se veut dissuasif.
- **COULOIRS DE CIRCULATION** : aménagés sur la voie publique, ils permettent aux véhicules prioritaires, vélos et bus de circuler en site propre, de façon plus fluide.

D

- **DELEGATION** de service public : à l'issue d'un appel d'offres, le Président de Bordeaux Métropole choisit l'organisme répondant le mieux au cahier des charges. La délégation est acquise pour une durée de 8 ans. Actuellement le prestataire est KEOLIS*.

**Proposition : faire participer un panel d'utilisateurs à l'élaboration du cahier des charges.*

- **DESCENTE** : peut être rendue difficile en raison de l'écart entre le trottoir et le véhicule si le conducteur ne se gare pas (ou ne peut pas se garer) correctement. Mais également, descente à la demande après 22h entre deux arrêts pour plus de confort et plus de sécurité.

E

- **ENFANT** : tarification spécifique, (gratuité jusqu'à 5 ans). Pendant le trajet, ils restent sous la surveillance de l'adulte accompagnant qui doit veiller sur leur comportement.
- **ERGONOMIE** : l'intérieur des bus et des trams évolue pour améliorer les espaces, leur confort et leur sécurité*.

**Proposition : Installer les places de plain-pied, sans degré, et aussi près que possible des accès du véhicule pour les PMR. En amont, faire étudier et valider l'ergonomie des véhicules par des groupes diversifiés d'utilisateurs (dont les seniors).*

- **ETUDIANT** : ce statut permet de bénéficier d'une tarification spécifique. La nuit, le réseau reste actif et leur propose des solutions adaptées.

F

- **FORMATION** : ajouter de nouveaux volets* à la formation liée à la conduite proprement dite.

**Proposition : proposer des formations relatives aux gestes des premiers secours et à l'organisation d'un périmètre de sécurité.*

- **FRAUDE** : les statistiques TBM indiquent que seulement 12 % des usagers fraudent.

- FREQUENCES : réglées pour assurer la fluidité du trafic et la satisfaction des usagers, elles sont réduites les dimanche et jours de fête. Certains quartiers se trouvent alors pénalisés.

G

- GRATUITÉ : jugée impossible à mettre en place en raison du financement de l'extension continue du réseau. Elle se traduirait par une hausse des impôts locaux*.

**Proposition : étudier l'exemple de MONTPELLIER qui a instauré la gratuité (pourquoi, comment ?).*

**La gratuité entrainerait-elle une réduction du nombre de véhicules privés ?*

H

- HARCELEMENT : voir Angela ou Sécurité
- HIPPOPOTAME en skate* : l'image a été utilisée pour montrer la force d'impact d'un tram et le danger qu'il représente.

**Faut-il renouveler la campagne de communication ?*

- HORAIRES : de nouvelles dispositions ont été mises en place pour les dessertes de nuit. Dans la journée, sur certaines lignes, les véhicules fonctionnent avec peu de passagers en heures creuses, qui pourraient être qualifiées de happy hours*.

**Proposition : sur des lignes locales dont la fréquentation est réduite en milieu de matinée ou de journée, instaurer des happy hours, donnant aux seniors un accès aux transports gratuits ou à tarif très réduit.*

I

- INFO-TRAFIC : cette application permet de connaître en temps réel les actualités du réseau : interruption sur ligne de Tram, départs bus non assurés, etc...*

**Proposition : multiplier les accès à l'information pour la rendre plus accessible aux seniors peu ou mal équipés lors de leurs déplacements hors domicile et/ou peu familiarisés aux techniques actuelles (application sur mobile, scan, réseaux sociaux).*

- INFORMATIONS : les vecteurs d'information de TBM sont multiples : agences, flyers et dépliants, outils numériques (espace client MyTBM, application mobile TBM, site web. Les informations sont diffusées sur les bornes aux arrêts de tram et sur certains arrêts bus (prochains passages, incident et/ou interruption, évènementiel). Dans les véhicules, des prompts délivrent des messages défilants ou fixes, présentant l'arrêt à venir et certaines annonces ou messages spécifiques*.

**Proposition : vérification systématique par le chauffeur du bon fonctionnement des écrans et prompts ainsi que des informations diffusées (horaire, direction, etc..).*

Equiper TOUS les arrêts bus de panneaux d'information.

- ITINERAIRE : périodiquement, des changements interviennent sur l'organisation du réseau (voir Réseau) **

**Proposition : certaines lignes ne semblent pas avoir été améliorées par les changements. Est-il assez tenu compte de l'avis des usagers ?*

J

Alain JUPPE : c'est pendant sa mandature que les travaux liés à la création du tram actuels ont été lancés. Ainsi, la première ligne a été mise en service il y a 20 ans, le 21 décembre 2003. L'extension se poursuit aujourd'hui.

K

- KEOLIS : Keolis Bordeaux Métropole Mobilités ou KB2M est la société gérant le réseau de transport en commun [Transports Bordeaux Métropole](#) (TBM). Ce réseau dessert le périmètre des transports urbains de [Bordeaux Métropole](#), ainsi :

en 2022, 8 millions de km parcourus par le Tram, sur 80 km de voies où sont disposées 139 stations. Cette année-là, 1 846 conducteurs ont desservi les 28 communes de la Métropole et assuré 171 millions de voyages.

L

- LIGNES DE BUS : on distingue les Lianes : Ligne A Niveau Élevé de Service (13 lignes aux itinéraires longs, desservant plusieurs communes des autres lignes) ; Principales, 10 lignes qui complètent l'offre des LIANES et des trams + 5 lignes ; Directes qui ne desservent que les arrêts principaux pour plus de rapidité + 33 lignes locales (en remplacement des anciennes Corol et Spécifiques) pour desservir finement les quartiers de la métropole et ses équipements.
- LIGNES DE TRAM : actuellement au nombre de 4 dont la ligne A, longue de 30 km.

M

- MARCHE (au sens de degré) d'accès au véhicule + accès à certaines places assises*.

**Proposition : aménager les trottoirs et quais afin de faciliter l'accès aux véhicules, en montée ou descente. De nouveaux aménagements peuvent se révéler dangereux (av. Gal de Gaulle), car rehaussés par rapport à la chaussée.*

- MARCHE (au sens de mode de déplacement) : alternative aux transports publics (voir Orientation).
- MOBIBUS : le service de transport collectif à la demande des personnes à mobilité réduite. En complément du réseau TBM, MOBIBUS participe quotidiennement à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite sur la Métropole. Seules peuvent en bénéficier les personnes détenant une carte mobilité inclusion mention invalidité (CMI) obtenue sur dossier d'inscription. Différentes offres : PEC à l'intérieur du lieu de départ ou sur le trottoir ou encore, un déplacement avec un accompagnateur professionnel. La réservation est indispensable. Le transport est sécurisé à bord**.

**Proposition : depuis le déconfinement, la demande de de CMI a explosé, rendant le service plus difficile d'accès pour des raisons de disponibilité. Pour répondre à la demande de façon satisfaisante, TBM est incité à améliorer son offre.*

N

- NAVETTE ELECTRIQUE : a définitivement disparu du centre-ville*.

**Proposition : utilisée par les habitants du centre-ville, elle facilitait le déplacement des seniors ou PMR et participait ainsi à la lutte contre l'isolement. Sa remise en service est vivement réclamée.*

***Proposition : une navette PASSE PARTOUT pourrait être mise en place dans Caudéran, intra -ville seulement. Ce quartier enclavé adopterait ce moyen de transport pratique, rapide et à la demande. Adapté aux petits trajets, aux petites rues, aux petites vieilles, aux petits paquets, et à un petit prix.*

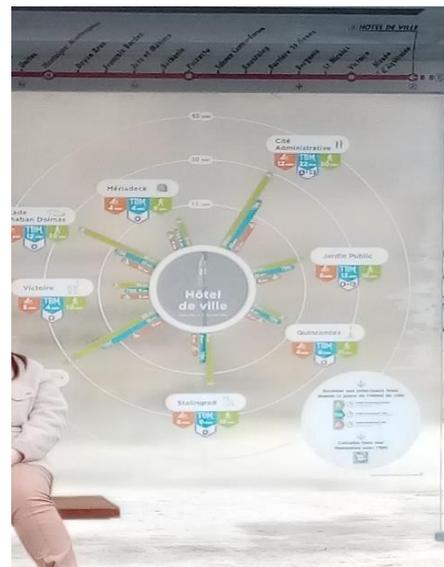
- NAVETTE FLUVIALE ou BATCUB OU BAT³ ou BATO : depuis mars 2013, elle assure différentes liaisons pour les trajets domicile/travail ou le plaisir des voyageurs.
- NAVETTE DE SUBSTITUTION : mise en place pour pallier un arrêt momentané du tram*.

** Proposition : destinées au remplacement provisoire du transport sur rail, elles peuvent être difficiles à repérer. Localiser leurs sites d'accès et en délivrer une information permanente aux arrêts de tram.*

O

- OBSERVATOIRE DES MOBILITES auquel participe une conseillère du CBSA.

- **ORIENTATION** : les plans d'orientation indispensables à l'information.



**Proposition : aux arrêts, tram et bus, en centre-ville, annoncer le temps de marche à pied nécessaire pour se rendre dans un site public à proximité, afin de favoriser le déplacement piéton et de désencombrer les TC. (cf. Pey Berland).*

- **OUVERTURE** et fermeture des portes : automatiques dans le tram, à la demande pour les bus. La fermeture des portes arrière participe à la réduction de la fraude.

P

- **PARC RELAIS** : constitue un stationnement automobile, en relais d'un TC. Le parking est accessible en permanence.
- **PMR**, Personnes prioritaires et personnes à mobilité réduite : l'accès aux TC est devenu possible aux personnes à mobilité réduite (PMR) dans les bus et trams de la métropole bordelaise. Dans les bus, une rampe d'accès est mise en place pour l'accès et le départ des fauteuils roulants. Dans les trams, un espace leur est réservé*.

**Proposition ; améliorer la visibilité des icônes indiquant les places prioritaires. Pour les distinguer facilement, utiliser des couleurs particulières sur les revêtements des sièges. Installer ces places de plain-pied, sans degré, et aussi près que possible des accès du véhicule.*

- **PROXIMITÉ** : le nouveau réseau (septembre 2023) a été mis en place afin d'améliorer l'accès aux TC*.

**Proposition : l'exemple de DIJON : un transport collectif à 500 m maxi, pour 90 % des habitants, est-il appliqué à BX ? Bientôt la ville du ¼ d'heure ?*

Q

- **QUAI** : sur les voies récentes, l'accès au quai est facilité.
- **QUALITÉ** : un contrôle permanent est assuré par différents moyens, pour améliorer la qualité du service.

R

- **RAILS** : assurent le déplacement des rames de tram et font l'objet de travaux de révision réguliers.
- **RESEAU** : périodiquement, des changements interviennent sur le réseau (cf. PROXIMITÉ).

S

- SAVOIR-VIVRE : respecter les règles de savoir vivre dans et autour des véhicules.
- SECURITE : assurée notamment par ANGELA et d'autres dispositions.

T

- TC : transport en commun ou transport public ou transport collectif.
- TARIFICATIONS : un éventail de solutions tarifaires sont proposées, sans aller jusqu'à la gratuité. Abonnements et cartes à tarif réduit sous certaines conditions.

**Proposition : pouvoir disposer d'une carte 10 voyages, à tarif réduit (notamment pour les Seniors). C'est le 1er frein à la mobilité des seniors, 36 % ne sortent pas en raison du coût des déplacements.*

- TBM : signifie Transport Bordeaux Métropole
- TICKET unique : permet de se déplacer en utilisant chacun des modes de transport collectif.

U

- USAGER : des enquêtes sont réalisées pour connaître le degré de satisfaction d'un panel d'usagers et participer à l'évolution du réseau.

V

- VALIDATION : la validation reste obligatoire en correspondance. Elle est récompensée sur une application de fidélité.
- VELOS : sont autorisés dans les trams, en dehors des heures d'affluence. Le VELO par TBM : le réseau TBM développe le nombre de stations et de deux-roues mis à disposition.
- Voyageur mystère : il assure un contrôle discret des situations.

W

- Wagon : à ne pas confondre avec certains bus complètement surchargés.

**Proposition : indiquer frontalement que le véhicule est COMPLET.*

X

- Comme Monsieur X, le voyageur mystère.

Y

- « Y'a qu'à faut qu'on » ne constitue pas la seule solution à envisager.

Z

- ZERO : le 1^{er} mai, zéro transport en commun.

Annexe 11 Rencontre avec ELISABETH utilisatrice de MOBIBUS - 25/03/24

Christine et Laurence sont accueillies par Elisabeth dans son appartement de la R. A. Dubourdieu. Elisabeth, aveugle, est utilisatrice de Mobibus.

Nous écoutons son témoignage, complété par un questionnaire préparé par Christine « pour ne rien oublier ».

Plusieurs possibilités existent :

- Mobibus trottoir : 10' avant l'heure du RDV, l'utilisateur se tient sur le trottoir où il attend le véhicule. *Témoignage : l'attente peut se prolonger jusqu'à une ½ heure.* Chaque AR coûte 1.80 € (donc 3.60 € par sortie).
- Mobibus domicile : l'accompagnement se fait depuis et jusqu'au domicile de l'utilisateur. C'est la fonction principale du service. Coût du trajet 3 €, trajet qui s'effectue en groupage.
- Mobiguide : depuis 09/2023, un accompagnateur peut emmener l'utilisateur soit depuis son domicile soit par un RDV trottoir. Le transport est effectué en bus ou tram et l'utilisateur est accompagné jusqu'à l'entrée du magasin. Un horaire est fixé pour le retour.

Le groupage : il allonge le temps du trajet. Mais il n'est pas mis en place pour des courts trajets.

Il est possible de faire prendre en compte l'heure d'arrivée souhaitée (RDV médical par ex.).

Témoignage : Mobibus domicile est indispensable pour les personnes en fauteuil par ex, qu'il faut aider à s'habiller pour sortir. La différence de tarifs est injuste car certaines personnes ne pourront jamais bénéficier d'un Mobitrottoir.

Actuellement, Elisabeth utilise fréquemment ce moyen de transport car a emménagé depuis peu dans le quartier, qu'elle ne connaît pas encore.

Prise de RDV indispensable.

Auprès d'une plateforme, par tel ou par mail, (*ou les deux*), il doit être fixé 8 jours auparavant. La validation du RDV est obtenue le jeudi pour le WE qui suit. Pour obtenir un Mobiguide, le délai est réduit à 6 jours au lieu de 8. Un rappel est envoyé la veille.

Témoignage : problème de la fracture numérique. Comment font les personnes non équipées ou sous équipées ?

PRONTO : en cas d'urgence, il est possible de demander un véhicule pour un RDV dans la journée même *Témoignage : avertir le plus tôt possible le matin.*

Annulation de RDV : si trop tardive (< 1 heure), le trajet est dû + 10 € d'amende. *Témoignage : une réclamation est possible, mais n'est pas toujours admise.*

Le service est accessible tous les jours sauf le 1er mai.

Le service : des usagers de Mobibus témoignent que des chauffeurs sont parfois de moins en moins aimables et pressés. C'est l'utilisateur qui en subit les conséquences.

En cas d'absence des conducteurs attirés, ils sont remplacés par des conducteurs intérimaires ayant reçu 3 jours de formation. Ils interviennent en tant que partenaires de Kéolis (WI Transports qui organise des transports thérapeutiques pris en charge par la CPAM, EVADYS).

KEOLIS participe aux réunions de l'UNADEV, Union Nationale des Aveugles et Déficients Visuels. Evaluation annuelle par les usagers mais impossibilité pour eux de réaliser un plaidoyer collectif. Ainsi, la gratuité de Mobibus ne pourra être obtenue par la pression d'un groupe d'utilisateurs.

A compter du 01/04/24, la gratuité sera accordée par Kéolis aux personnes handicapées à plus de 50 %. Bordeaux Métropole participe pour 80 € par voyage auprès de Keolis.

Elisabeth complète son témoignage :

Non encore habituée à son nouveau lieu de résidence, elle sera accompagnée dans le quartier par un instructeur de locomotion de l'UNADEV pendant 10 séances en extérieur et en étude sur plan.

Pour le moment elle limite ses sorties à pied.

Elle ne possède pas de voiture personnelle qu'on pourrait conduire pour elle.

Pour elle, les lundi et mardi sont des jours de sortie tout particulièrement difficiles : trottoirs étroits encombrés de poubelles non rentrées.

Pour ne pas l'abandonner, elle préfère ne plus être accompagnée par un chien guide : elle le laisse à d'autres personnes qui en auront besoin pour sortir davantage.

A 62 ans, elle dispose du PASS SENIOR.

Annexe 12 Conseils - Magazine MATMUT 05/09/24

Conseils aux piétons

Une étude récente vient de confirmer que marcher 9 000 à 10 000 pas par jour (soit 1 h 20 à 1 h 30) réduit le risque de mortalité de plus d'un tiers, et celui de maladies cardiovasculaires de plus de 20 %. Voilà qui me motive ! Si je ne peux pas en faire autant, je garde en tête que je mets 15 minutes environ pour parcourir 1 km. Un aller-retour pour aller chercher le pain et amener Zoé à l'école me suffit pour atteindre les 30 minutes d'activité physique quotidiennes recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). En plus, je passe un bon moment avec mon enfant, en toute sécurité.

- J'emprunte les bons trajets

Je marche en priorité sur les trottoirs et les accotements. S'il n'y en a pas, j'assure ma sécurité en circulant du côté gauche de la route, afin de voir et d'être vu des voitures qui arrivent en face. Pour traverser, j'emprunte les passages piétons, sauf s'il n'y en a pas à moins de 50 mètres. Évidemment, s'il y a des feux tricolores, j'attends que le petit bonhomme rouge passe au vert. Même si je suis pressé, et qu'il n'y a pas de voiture sur la voie. Si je dois traverser une place et qu'il n'existe pas de passage prévu pour moi, je prends le temps de la contourner, en suivant les trottoirs.

- Je prends mon temps

Avant de traverser, je regarde bien à gauche, à droite, puis de nouveau à gauche. Je tiens compte de la distance (et de la vitesse) des véhicules en approche, et j'attends qu'ils soient bien arrêtés avant de m'engager. Par temps de pluie ou de verglas, je redouble d'attention et je ne cours pas sur « les clous », pour éviter tout risque de glissade ou de chute.

- Je me rends visible

Dès la nuit tombée, j'enfile un gilet, des brassards ou des gants réfléchissants. Si j'emprunte quotidiennement un passage non banalisé ou peu éclairé, notamment hors agglomération, je choisis des modèles « haute visibilité ».

Conseils aux cyclistes

Je sors bien équipé(e).

Je contrôle le parfait état de marche de mon vélo ou je l'envoie en révision chez un réparateur. Si ce n'est pas déjà fait, je me procure :

1. Le matériel obligatoire

- Des freins en bon état de marche.
- Des feux de position émettant une lumière jaune ou blanche (non éblouissante) à l'avant, et une lumière rouge à l'arrière.
- Des catadioptres (ou dispositifs rétro réfléchissants) fixés à l'arrière, à l'avant, sur les côtés et sur les pédales.
- Une sonnette, qui doit s'entendre à 50 mètres au moins.
- Le casque pour les moins de 12 ans.
- La nuit ou en cas de visibilité insuffisante hors agglomération, un gilet rétro réfléchissant ou haute visibilité fluorescent, homologué (marquage CE).

S'il me manque l'un de ces incontournables ? J'encours 150 € d'amende.

2. Les indispensables « sécurité »

Pour inciter les voitures et les camions à rester à bonne distance, je fixe un écarteur de danger sur la roue arrière, côté gauche. Pratique, un rétroviseur peut m'aider à mieux appréhender l'environnement, surtout quand je dois tourner ou doubler. Enfin, je m'équipe d'un gilet, casque ou sac à dos directionnel pour indiquer mes changements de direction.

➤ Je révise avant d'entrer en piste

Le baromètre de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière 2024 a relevé, sur les 12 derniers mois, une baisse de la mortalité de 8 % par rapport à l'année précédente. En voilà une bonne nouvelle ! Pourtant, je n'oublie pas que le risque d'accident est trois fois plus élevé pour un cycliste que pour un automobiliste. Je (ré)apprends les bases !

Je privilégie les pistes cyclables, et je fais la différence entre les panneaux ronds et carrés.

- Panneau rond = bande ou piste cyclable obligatoire pour les cyclistes.
- Panneau carré = bande ou piste cyclable conseillée et réservée aux cyclistes.

Il n'y en a pas ? Je roule sur la chaussée, côté droit, à environ 1 m du trottoir ou des accotements : des voitures en stationnement peuvent démarrer sans prévenir, et des portières s'ouvrir brusquement.

À trottinette, je suis piéton ou pas ?

Trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards (tous interdits pour les enfants de moins de 14 ans sur la voie publique) sont entrés dans le code de la route fin 2019 ! Ce sont des EDPM (engins de déplacement personnel motorisés).

S'ils ne sont pas motorisés (je me déplace en skateboard, par exemple), je suis piéton. Si je roule à trottinette électrique, en revanche, je respecte les mêmes règles que les cyclistes, à une différence près : le port du casque est obligatoire hors agglomération et vivement conseillé en ville. Par ailleurs, tout comme les scooters ou motos, les EDPM doivent être assurés.

Bon à savoir

Je risque une amende si...

- je laisse mon enfant (de moins de 12 ans) sans casque, qu'il soit sur son propre vélo ou que je le transporte sur le mien ;
- je roule sur le trottoir. Un enfant de moins de 8 ans le droit s'il ne gêne pas les piétons ;
- je porte des écouteurs, oreillettes ou un casque audio, si je tiens mon téléphone portable à la main ;
- je remonte la file par la droite : si les véhicules sont à l'arrêt ou circulent lentement, je les dépasse par la gauche.

• **Annexe 13 La mobilité à l'ordre du jour - Conseil départemental - 24/09/24**

Retour sur la journée du 24 septembre 2024 au Conseil Départemental sur le thème : vers une mobilité pour tous (pour ce qui concerne les seniors).

Chiffres communiqués par l'intervenante démographe :

En France plus de 6 M de personnes sont gênées dans leurs déplacements, 8% en 1994, 13 % aujourd'hui.

1/2 personnes plus de 75 ans est gênée, 22% des personnes de 65 ans et plus et 34 % en prévision pour 2070. Plus de 1 M de personnes sortent moins d'une fois par semaine.

1ere table ronde : tendre vers une mobilité universelle

A Rennes et Lorient, une application sur mobile détermine un itinéraire piéton en fonction du handicap. Consulter le site : 60 M DE PIÉTONS

2ème table ronde : des exemples à l'étranger ou en France.

A titre expérimental, le triporteur de Brest ou le site STREECO permettent de trouver un itinéraire sans obstacle ou itinéraire sécurisé.

3ème table ronde : la mobilité des seniors à Bordeaux

Tous les 10 ans, une étude est réalisée par EMC2 sur la mobilité des seniors à Bordeaux. Les étudiants de l'ENSAP sont intervenus dans le cadre de leur étude « attentes des seniors pour favoriser la mobilité », à travers 3 profils.

Intervention de Keolis.

A obtenu une nouvelle certification en juillet 2024. Classé 1er réseau de transport en France (le référentiel établi pour les personnes en situation de handicap.) Tous les conducteurs, contrôleurs doivent être formés à l'accueil des personnes fragiles. Utilisation d'un exosquelette permettant de voir les difficultés en fonction de l'avancée en âge.

Travaille également avec WIMOOV.

La SNCF a mis en place des ateliers pour démystifier la complexité du voyage en train, lever les freins de l'illectronisme, faciliter l'achat par SMS (93330) facturé par l'opérateur

Aide des voyageurs en gare, système « ASSIST EN GARE » (3212).

Pour les mal entendants : ACCEO, une personne les aide grâce au langage des signes.

A retenir :

J'ai (SP) pu intervenir sur le tarif TBM pour les seniors et demander qu'on fasse appel à nous usagers, pour notre expertise. Monsieur ESCOTS indique mettre en place un collège d'usagers pour l'analyse du quotidien.

