

Rien Pour les Vieux Sans les Vieux



Comment mieux adapter la société aux difficultés de mobilité des personnes vieilles ?

Édito

Véronique Fournier

Ce deuxième thème a fait l'objet d'une journée entière de travail du CNaV, le 18 Novembre dernier, dans la belle salle des fêtes de la Mairie du Xème, à Paris. Après celui de l'habitat traité en mai dernier, il avait en effet été identifié, comme faisant partie des préoccupations majeures des vieilles et des vieux que nous sommes.

Sont venus participer à cette journée beaucoup d'adhérents et adhérentes du CNaV ou d'associations partenaires, parfois très âgés et/ou handicapés. Il y avait là des Parisiens, mais aussi des représentants régionaux qui ont évoqué chacun leurs différentes difficultés de mobilité. Malgré des traits communs, on imagine bien que ces dernières ne sont pas exactement les mêmes en milieu rural, semi-urbain ou en grande métropole.

Étaient également présentes quelques personnalités moins connues du CNaV jusque-là, mais depuis longtemps mobilisées sur cette thématique comme par exemple Guillaume Moissé du Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés (RFVAA).

Par contre, malgré nos sollicitations répétées, aucun responsable des décisions prises par les grands organismes qui régulent nos déplacements quotidiens, qu'il s'agisse par exemple de la SNCF, de la RATP, des services compétents de la Ville de Paris ou de l'Île de France n'est venu. Pourtant, c'est bien d'eux qu'il est important que nous arrivions à nous faire entendre, puisque c'est d'eux principalement que dépendent les changements que nous appelons de nos vœux.

C'est pourquoi nous avons conclu la journée en nous promettant d'aller les voir, puisqu'eux ne sont pas venus à nous. Aller les voir à plusieurs du CNaV, pour donner de la voix et dire nos difficultés quotidiennes à nous déplacer.

Faire comprendre que ces difficultés sont un grand obstacle à notre maintien actif dans la société, ainsi qu'à la préservation de notre autonomie, autant physique que psychologique.

Le Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés (RFVAA)

La démarche « Villes Amies des Aînés » est une démarche internationale, portée et soutenue par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), fondée sur l'idée qu'il est urgent de mieux adapter nos sociétés au vieillissement. Elle a été initiée en 2005 à Rio de Janeiro à l'occasion du 18^{ème} congrès de Gériatrie et Gérontologie. C'est en 2010 qu'est née l'idée d'un réseau mondial des Villes Amies des Aînés, afin d'encourager les échanges d'expériences entre les territoires engagés dans la démarche. Les similitudes sont grandes entre les fondements de cette dernière telle qu'elle a été déployée par ce réseau et celles affichées par le CNaV depuis son origine. L'une des recommandations

du réseau est en effet de « s'extraire d'une vision exclusivement médico-sociale de l'avancée en âge afin de prendre en compte de manière plus générale la vie quotidienne des habitants vieillissants ». À cette fin, huit thèmes ont été identifiés comme devant être travaillés plus spécifiquement pour améliorer la prise en compte des enjeux du vieillissement par nos sociétés ; huit thèmes parmi lesquels on retrouve sans surprise plusieurs des nôtres : habitat, culture et loisirs, lien social et solidarité ... et transports et mobilité. 1800 villes de par le monde sont aujourd'hui reliées à ce réseau, dont 250 en France. La méthodologie de travail du RFVAA consiste en quatre étapes successives : (i) le diagnostic territorial : il s'agit de mettre en lumière à la fois les obstacles territoriaux à un vieillissement actif au sein d'une ville donnée et les forces spécifiques à ce territoire, le rendant attractif pour les personnes vieillissantes ; ce diagnostic repose sur une consultation citoyenne des habitants eux-mêmes, c'est leur parole et leur retour d'expérience qui compte. (ii) L'audit urbain : on fait encore appel ici à l'expertise d'usage des habitants pour identifier les axes prioritaires à améliorer et les voies possibles pour y arriver ; on favorise ensuite les rencontres entre eux et les fournisseurs de services susceptibles de pouvoir répondre aux pistes de progrès envisagées. (iii) L'élaboration d'un plan d'action à partir du diagnostic précédent, qu'il convient de négocier avec les décideurs politiques locaux, à partir d'objectifs considérés comme réalistes de part et d'autre. (iv) Le bilan.

**« S'extraire d'une vision exclusivement médico-sociale
de l'avancée en âge
afin de prendre en compte de manière plus générale
la vie quotidienne des habitants vieillissants ».**

Guillaume Moissé a conclu son intervention en appelant à une forte interaction et complémentarité entre le RFVAA et le CNaV, soulignant que le CNaV étant moins institutionnel, il était attendu de lui qu'il « aide à faire bouger les murs », sous-entendu : à faire du bruit pour mieux faire entendre la cause des vieux et aider à l'acculturation des élus et des institutions aux enjeux sociétaux liés au vieillissement de la population.

**Les difficultés de mobilité des personnes âgées
en Ile de France
Marie Geoffroy**

Marie Geoffroy, 83 ans, membre actif de l'association Old Up depuis l'origine, vit en grande banlieue parisienne. Eric Favereau raconte le 1^{er} décembre dans VIF, la façon très vivante dont elle a rapporté à cette journée les difficultés quotidiennes qu'elle rencontre lorsqu'elle veut se déplacer à pied ou en transport en commun en Ile de France.

« Marie Geoffroy sait de quoi elle parle. Longtemps formatrice pour les organisations syndicales, elle a 83 ans, vit en grande banlieue. Et il lui a été demandé de décrire ou de pointer les difficultés de bouger quand on est vieux et que l'on vit en Île-de-France. Alors tout simplement, elle raconte, égrène sa journée. Et tout simplement, elle commence par chez elle. *« Le premier problème, nous dit-elle, c'est ce que l'on appelle la mobilité verticale, c'est-à-dire de monter et descendre. Il y a toutes ces personnes qui vivent dans des pavillons, souvent dans de vieux pavillons, la chambre est à l'étage, et elles n'ont pas beaucoup d'argent, souvent, pour faire des travaux. Mettre la chambre au rez-de-chaussée ? Certes, mais la personne âgée peut alors perdre ses repères. »* Il y a bien sûr, et surtout, toutes celles et ceux qui logent dans des immeubles. On estime que *« 20% de ces immeubles ont été construits avant 1995, une bonne partie n'ont pas d'ascenseurs, ou alors de vieux ascenseurs qui s'arrêtent entre deux étages. Ce n'est pas pratique, je ne parle pas des ascenseurs en panne... Même s'il y a eu beaucoup de progrès, certains ascenseurs peuvent ne pas marcher pendant plusieurs semaines. Et le vieux reste seul, ne sort pas. »* Et Marie ajoute : *« La mobilité, ce n'est pas simplement se déplacer, ce sont des liens. Il y a eu des progrès, les pouvoirs publics ont été alertés, des tours ont été détruites... Les ascenseurs ont un trafic très important, on le prend pour les poubelles, les courses, autrement vous êtes comme en prison. »* Bon, passons. Nous voilà dehors. *« Quand on sort, la plupart dans les coins pavillonnaires, les autobus il n'y en pas, ou ils sont loin. Les rues sont trop étroites, il y a peu de transports, ils sont souvent obligés d'avoir une voiture... Et quand ils marchent, il y a plein de dangers. Souvent les rues sont déclinantes, ou il y a le danger avec les racines des arbres qui soulèvent le bitume... »* Et ce n'est pas tout. *« En grande banlieue, il y a des vélos, beaucoup de vélos. Les zones pour les uns comme pour les autres sont mal identifiées. Souvent, on met le passage des piétons du côté de la route. C'est dangereux... »*

« Et maintenant, ils ont retiré la barre centrale dans les autobus pour laisser la possibilité de mettre des poussettes. C'est bien, mais nous, les vieux, on a du mal à se tenir. »

Marie Geoffroy est intarissable sur les mille et un petits tracas, quand l'âge vient, pour un vieux ou une vieille dans la rue. *« Prenez les portes cochères, en bois, elles sont lourdes, et parfois impossibles à pousser. Ou dans les vieux immeubles, il n'y a qu'une seule rampe dans l'escalier. Alors quand vous croisez quelqu'un, cela devient dangereux. »* Puis elle passe, dans son intervention, à la question des transports. *« Les autobus ? Mais pourquoi s'arrêtent-ils loin*

de la gare ? Et maintenant, ils ont retiré la barre centrale pour laisser la possibilité de mettre des poussettes. C'est bien, mais nous, on a du mal à se tenir. » Et d'évoquer aussi la bizarrerie, dans les autobus, de ces sièges souvent surélevés, avec deux marches. Puis on arrive, bien sûr, au RER, bondé, avec maintenant des wagons à un étage. « Ils s'arrêtent peu de temps, il faut descendre vite, s'y préparer. » Sans oublier la difficulté des différences de niveaux. « On nous dit attention à la marche, d'accord, mais cela n'empêche pas qu'il y a la marche. » Et Marie Geoffroy continue d'égrener son chapelet des petits et grands dangers dans le transport. « La SNCF, dans les gares, il n'y a plus de siège pour attendre. Dans la mienne, il y en a seulement 6. Et puis, je ne sais qui est cette personne qui a inventé les sièges assis-debout. C'est sans queue ni tête. On nous a dit que c'était pour éviter que les SDF se couchent. Mais nous, on attend où ? Beaucoup de gens se disent que c'est la galère. Beaucoup se disent alors on ne va plus à Paris, c'est trop compliqué. Et donc un train qui a été fait pour relier les gens entre eux, voilà que cela contribue à l'isolement. C'est un comble. »

Gisèle et Gilles Azemard
font partie du Conseil des seniors
du Xème arrondissement à Paris ...

Ils militent depuis des années pour tenter d'améliorer les conditions de leur mobilité à Paris. « Pour ceux qui ne connaissent pas Paris, la mobilité ici doit leur sembler un non-sujet, ont-ils dit. Parce que l'on a tout à proximité ». Mais ils ont aussitôt ajouté que c'est absolument l'inverse. A Paris, toute sortie de chez soi est un problème. Les trottoirs sont de guingois, trop hauts pour pouvoir en descendre sans danger, sales avec un risque démultiplié de glisser sur un débris, très encombrés ce qui nécessite de contourner en permanence un obstacle ou l'autre. Du coup, beaucoup de personnes vieillissantes ne peuvent plus sortir de chez elles seules. Elles ont besoin d'aide même pour des très petits parcours.

**A Paris, toute sortie de chez soi
pour un vieux est un problème.**

Autre problème : les avenues ou boulevards très larges : il faut calculer son coup pour savoir si on va avoir le temps de traverser, si la durée du feu va le permettre, ou si elle n'est pas trop courte. Il faudrait des îlots à mi-chemin pour pouvoir s'y reprendre à deux fois, ont-ils proposé. Il y a aussi ces passages protégés qui ne sont pas régulièrement entretenus et dont la peinture est estompée : le soir, entre chien

et loup, s'ils veulent traverser et qu'ils ne sont pas habillés dans des couleurs flashy, les vieux se sentent en danger que les automobilistes ne les voient pas.

Enfin, il y a ce danger nouveau qui va grandissant depuis quelques années : la multiplication dans les rues et sur les trottoirs des vélos et trottinettes.

Il y a quelques temps, leur Conseil des seniors, émanation du Conseil municipal, ayant entre autres pour mission d'interpeller les élus, l'a récemment fait, pour demander que les trottoirs soient libérés de ce qui les encombre et revendiquer l'installation de bancs publics où l'on puisse s'asseoir et se reposer. Utiles selon eux pour bien d'autres que seuls les vieilles et les vieux. Pour les femmes enceintes, les personnes handicapées, les jeunes amoureux ou encore les lycéens souhaitant bavarder à quelques-uns avant de rentrer chez eux à la sortie des cours. La mairie les a entendus. Elle a installé des bancs. Quelques mois plus tard, elle les a fait retirer. À la demande des commerçants qui ont expliqué qu'ils étaient devenus des repaires pour SDF, ce qui desservait la vie du quartier et l'ambiance devant leurs magasins ...

**« Prenez plutôt le bus ou le tram
que le métro si vous êtes vieux », nous dit-on.**

Quant à sortir pour aller un peu plus loin au cinéma ou voir une exposition, pas évident non plus, même à Paris, ont-ils enchaîné. Quel dommage alors que la ville offre tant de possibilités culturelles intéressantes ! Mais le métro n'est ni facile ni confortable d'utilisation pour les personnes vieilles. Beaucoup de stations ne sont pas aux normes d'accessibilité. En plus, depuis quelques temps, les bancs ou fauteuils pour attendre ont disparu en station. Ils ont été remplacés par des dispositifs anti SDF, là encore, qui ne permettent plus de s'asseoir. *Prenez plutôt le bus ou le tram si vous êtes vieux*, leur répondent les autorités lorsqu'ils rouspètent, *c'est trop cher de mettre aux normes tout le réseau de métro parisien, il est trop vétuste, on n'y arrivera jamais !* Oui, mais les bus et les trams ne vont pas partout, et ne desservent pas forcément les destinations qui intéressent les vieilles et les vieux. Et par ailleurs, ils sont bien moins réguliers que le métro. Le Conseil des seniors du Xème a essayé d'agir sur ce point aussi : il a demandé que le trajet de l'un des bus du quartier soit modifié pour desservir l'hôpital Saint Louis, le Centre social et la Maison de retraite. Refus de la RATP. Sans désespérer, le Conseil a demandé à la mairie qu'il leur soit attribué pour cela une navette spéciale. Refusée !

**En Ile de France, toujours :
vieux et handicapés, même combat ?
Marie-Louise Mangho**

Marie-Louise Mangho n'est pas vieille. Pourtant, elle est ce que l'on appelle une personne à mobilité réduite. Depuis l'enfance du fait de séquelles d'une ancienne poliomyélite. Elle ne se déplace qu'à l'aide de cannes ou de béquilles. Chargée de mission à l'Association des Paralysés de France, elle dépend des transports en commun pour se rendre sur son lieu de travail tous les matins, alors qu'elle habite en grande banlieue parisienne. Elle a toujours un grand sourire quand elle raconte le parcours du combattant qu'il lui faut entreprendre tous les jours, à l'aller comme au retour, pour continuer de mener la vie qu'elle souhaite mener. *« Je suis obligée de mettre en place mille stratégies, de préparer très à l'avance et très minutieusement mes trajets, dit-elle, je suis devenue une experte ! Je ne peux jamais décider de faire quelque chose à l'improviste, au dernier moment, c'est trop compliqué »*. Il y a mille détails auxquels il faut penser, par exemple : repérer à l'avance de quel côté d'une gare se situe l'ascenseur. Sinon on risque de descendre du bus du mauvais côté, il faut alors contourner la gare à pied pour pouvoir retrouver l'ascenseur qui permet de monter sur le quai. Et si on doit contourner la gare, il ne faut pas oublier d'ajouter aux prévisions de trajet le temps nécessaire. Il faut aussi penser à vérifier que le trajet que l'on a repéré pour l'aller fonctionne au retour, ce n'est pas aussi évident qu'il y paraît.

**« Si on améliorait la praticabilité,
la prévisibilité et la fluidité des transports en commun,
tout le monde en bénéficierait,
pas uniquement les vieux
ou les personnes à mobilité réduite »**

Il y a également des difficultés qui dépassent toute possibilité d'anticipation. Exemples : on s'inquiète à l'avance de savoir si le bus va s'arrêter correctement pour faciliter la descente : va-t-il être bien aligné le long du trottoir ou s'arrêter de travers ? Va-t-on trouver une place assise, c'est tellement désagréable d'avoir à réclamer ? Ne va-t-on pas se faire bousculer avec ses cannes dans les longs couloirs du métro ou du RER ? Tout le monde y court, est stressé, plus personne ne fait attention à ceux qui ont du mal à marcher ... Ne serai-je pas obligée, pour une raison ou une autre de prendre un taxi pour rentrer, ce qui alourdira considérablement le coût de ma journée ? *« Si on améliorait la praticabilité, la prévisibilité et la fluidité des transports, a conclu Marie-Louise, tout le monde en bénéficierait »*, rappelant l'exemple des premières

télécommandes. Initialement conçues pour faciliter la vie des personnes à mobilité réduite et qui servent aujourd'hui à tout le monde !

**A Bordeaux,
éduquer les vieux à l'anticipation ...
Dominique Saitta**

Dominique Saitta est l'un des correspondants du CNaV à Bordeaux. Il se désigne lui-même comme un jeune vieux, n'ayant pas trop de soucis de mobilité pour l'instant. Mais il prend comme exemple sa vieille mère de 93 ans qui continue de vivre seule dans sa grande et belle maison, isolée du centre-ville, entourée d'un grand jardin et dont elle ne peut plus sortir. Pour respecter ses choix et sa continuité de vie, ses enfants sont condamnés à s'organiser pour la maintenir autant que possible chez elle jusqu'à la fin de ses jours, malgré les difficultés que cela suppose. *« Il faut que nous apprenions nous les jeunes vieux à prendre davantage conscience que l'on commence à devenir vieux et à en assumer d'avance les conséquences. Il nous faut penser à l'avance à comment on va s'organiser si cela tourne mal. Si on ne s'organise pas nous-mêmes, personne ne le fera pour nous. Pour le reste, dit-il, les difficultés sont les mêmes à Bordeaux qu'à Paris. Les mobilités douces encombrent les trottoirs et les routes et sont dangereuses pour tout le monde. À Bordeaux, on a en plus le problème des sols glissants. Dans la vieille ville, on a fait le choix de magnifiques dalles en pierre anciennes, mais dès qu'il y a une goutte de pluie, tout le monde se casse la figure, jeunes et vieux, piétons aussi bien que vélos et trottinettes. Pour les bancs publics, c'est pareil que chez vous, tout le monde les réclame mais personne ne les veut devant sa porte.*

**Bordeaux, ville en pointe en ce qui concerne
la mobilité des vieux,
parce que membre du RFVAA ?**

En ce qui concerne les transports en commun, Dominique Saitta semble plutôt satisfait de ce qui a été mis en place par la métropole bordelaise. Le réseau de trams est récent et fonctionne bien, ainsi que le réseau de bus. Bien sûr, c'est plus compliqué pour les zones moins desservies, ou pour ceux qui habitent loin d'une ligne. Et c'est vrai qu'à Bordeaux aussi, les conducteurs ne font pas toujours assez attention à l'utilisateur, surtout à celui qui a des difficultés de mobilité. Ils ont tendance à considérer qu'ils n'ont qu'à recourir aux dispositifs spéciaux qui ont été créés pour eux comme le « mobibus ». Mais d'une part, il faut le réserver à l'avance, et d'autre

part c'est un dispositif assez excluant, on préfèrerait que les personnes PMR puissent avoir accès autant que les autres au régime général. Dominique Saitta a conclu son intervention en notant que Bordeaux est une ville plutôt en pointe sur ces questions, peut-être parce qu'elle fait justement partie des villes affiliées au réseau RFVAA.

À Rodez, être vieux, est un vrai souci ... comme dans tout le département

Marie Riols

Bientôt sexagénaire, Marie Riols est une aveyronnaise au bord de la jeune vieillesse. Elle est pourtant déjà mobilisée par la cause des vieux. Elle a rappelé que l'Aveyron est un département qui compte environ 280 000 habitants, dont plus de 60% vivent en zone rurale, 20% ont entre 65 et 75 ans et 13% ont plus de 75 ans. Dans les villes comme sur l'ensemble du territoire aveyronnais, le moyen de transport le plus utilisé reste la voiture et l'offre de transport collectif reste difficile d'accès aux personnes âgées. Donc, dès que les vieux ne peuvent plus conduire, il devient difficile de se déplacer, d'avoir une vie sociale. Le réseau de bus existant ne permet pas une desserte dans les hameaux et reste inaccessible pour de nombreuses personnes âgées. Certaines associations ou collectivités territoriales proposent des services d'accompagnement aux petits transports du quotidien. Mais ce n'est pas si facile, parce qu'il faut quelqu'un qui dispose d'une voiture et qui puisse ensuite facilement se garer pour faire monter la personne concernée et aussi pour la débarquer. Or, par exemple pour la ville de Rodez, les places réservées PMR sont insuffisantes, notamment dans le centre-ville (108 emplacements alors qu'il en faudrait 158 au vu de la réglementation). La cause des vieux avance donc lentement sur place, a conclu Marie Riols. Pour exemple, l'installation d'un conseil municipal des seniors à Rodez est en cours depuis 2020. Il ne s'est pas encore réuni. Pourtant, c'était l'une des promesses de campagne de l'équipe municipale élue lors des dernières élections et beaucoup reste à faire, notamment en matière d'aide à la mobilité des personnes âgées sur l'ensemble du territoire aveyronnais.

**A Rodez,
il n'y a toujours pas
de Conseil municipal des aînés.**

**A Rhuys, dans le Morbihan,
le sujet de la mobilité est essentiel
pour le maintien du lien social ...
Séverine Durand-Gasselin**

Depuis qu'ils ont quitté leur vie professionnelle, Séverine Durand-Gasselin et son mari ont décidé comme beaucoup de jeunes retraités de s'installer définitivement dans la maison qui n'était jusque-là que leur résidence secondaire. Celle-ci est située dans la presqu'île de Rhuys dans le Morbihan. Séverine vient d'y créer une association, qu'elle a dénommée B2VR, pour Bien Vivre et Vieillir en Rhuys. L'association s'est donné pour objectif d'aider les personnes vivant sur la presqu'île à rester jusqu'au bout de leur vie chez elles. *« Il s'agit d'imaginer, proposer et organiser une meilleure coordination collective de l'ensemble des services nécessaires pour pouvoir rester jusqu'au bout de sa vie à domicile, si tel est ce que l'on souhaite : garde à domicile, acheminement urgent, livraison de médicaments et de vivres, aide administrative, recours à de petits travaux, assistance informatique, maintenance et bricolage ... Une liste à compléter progressivement en fonction des souhaits exprimés par les participants et les possibilités ouvertes au plan local »*, précise la fondatrice.

La presqu'île de Rhuys est située dans le golfe du Morbihan. L'hiver, elle est très peu habitée et la population est une population essentiellement composée de retraités. L'été, le lieu devient surpeuplé et très touristique. Les questions de transport et de mobilité y sont cruciales. Il n'y a qu'une route qui traverse la presqu'île d'est en ouest, avec un bus qui circule régulièrement sur la route. Mais ses horaires ont été conçus en fonction des besoins et des priorités des jeunes (élèves, étudiants, apprentis) plutôt que des vieux. Par ailleurs, il n'y a pas de transports conçus pour relier entre elles les deux ou trois petites villes ou gros bourgs du territoire. Or, les habitants permanents de la presqu'île, pour la plupart déjà âgés, sont bien conscients que le danger de l'isolement n'est pas loin. Ils s'incitent donc les uns et les autres à sortir de chez eux pour continuer leur vie d'avant et rester en lien. Ils s'aperçoivent que c'est important et que dès qu'ils lâchent prise, par exemple du fait d'un petit accident de santé, ils ont vite fait de ne plus reprendre contact. L'isolement est vite venu. Le principal moyen de transport restant la voiture individuelle, les seules solutions pour lutter contre ce danger de l'isolement à l'âge vieux passe par le développement de covoiturage de voisinage ou de ce qui est appelé « voitures de proximité solidaires ».

**Attention à ce que le nouveau chèque
« Sortir plus »
ne devienne pas contre-productif
pour les vieux qu'il est censé servir**

L'association BV2R ne s'interdit pas non plus de tenter de faire pression pour obtenir des autorités locales qu'elles développent des bus ou des navettes plus axés grand âge, ou qu'elles négocient avec les compagnies de taxis des tarifs privilégiés pour les personnes vieillissantes. Certains membres de l'association ont également participé récemment aux travaux sur le Bien vieillir lancés par le Gouvernement et au cours desquels il a été proposé que puisse être généralisés les chèques « Sortir plus » permettant à ceux qui y auront droit de se faire accompagner deux heures par semaine par une aide-ménagère pour aller se promener. Bonne initiative selon Séverine Durand-Gasselin, mais attention que cela ne soit pas contreproductif : par exemple, certaines personnes vieilles aiment aller chez leur pharmacien tous les huit jours, alors qu'elles n'auraient besoin d'y aller qu'une fois par mois, ou pourraient se faire livrer leurs médicaments à domicile. C'est une façon pour elles de rester en mouvement et en contact avec leur environnement de proximité. Si elles sont accompagnées, peut-être seront-elles moins libres de bavarder de tout et de rien avec le pharmacien, ou auront-elles des scrupules à payer l'aide-ménagère à les attendre pendant qu'elles bavardent ...

**Et aussi ... l'ascenseur ...
le plus utile et utilisé des moyens de transport ...
si souvent en panne**

Au cours de la journée, plusieurs sont revenus sur le sujet de l'ascenseur. Pour signaler que sans un ascenseur qui marche, beaucoup de vieux sont condamnés à l'isolement alors mêmes qu'ils seraient encore capables de sortir. Qui n'a jamais entendu parler de tel ou tel vieux resté longtemps coincé chez lui, parfois plusieurs semaines, sans pouvoir sortir du fait d'une panne d'ascenseur ? Une vraie bombe à retardement a expliqué cet ancien technicien de métier. Il n'y a plus de réparateur d'ascenseur, connaisseur des vieux ascenseurs. Tous ces derniers risquent de devenir obsolètes au cours des prochaines années, ce qui nécessitera des coûts prohibitifs pour les remplacer. Sans compter les immeubles qui n'ont jamais eu d'ascenseur et qui restent nombreux. Dans ceux-là également, les personnes vieilles deviennent vite isolées à partir du moment où elles n'ont plus les moyens de descendre et monter seules. Surtout que de plus en plus souvent, les médecins, coiffeurs ou autres intervenants à domicile dont elles ont besoin, refusent de se déplacer s'il n'y a pas d'ascenseur. Si bien

qu'elles en arrivent vite à ne plus avoir aucune visite, c'est-à-dire à ne plus voir jamais personne.

Les vieux en EHPAD aussi doivent pouvoir sortir de chez eux ...

a martelé une citoyenne venue participer à cette journée, au titre de l'association qu'elle a fondé des Amis des résidents en EHPAD de la Ville de Paris. Les difficultés de mobilité concernent absolument les résidents des EHPAD, a-t-elle poursuivi. Ce n'est pas parce qu'ils sont en EHPAD qu'ils ne souhaitent pas en sortir, même en fauteuil roulant. Beaucoup ont envie de pouvoir aller encore au bistrot du coin, faire trois courses, ou plus loin encore. C'est essentiel à la préservation de l'autonomie qui leur reste ainsi qu'au maintien de leurs liens sociaux. Le lien social se maintient notamment si l'on continue à pouvoir sortir dans l'espace public. Il faut pouvoir sortir de chez soi pour rencontrer les autres dans l'espace public.

**Apprenons à partager l'espace public
et à faire en sorte que tous puissent y accéder.**

La suppression du train-auto, exemple de décision de la SNCF ne tenant pas compte des vieux Marianne Delranc Gaudric

Marianne Delranc Gaudric fait partie depuis quelques années du Conseil d'Administration d'une association intitulée AUTAUT (Association des Usagers du Transport Auto-Train). Association qui dénonce la suppression des trains-auto, décidée depuis quelques années par la SNCF. En 2011, il y avait encore 21 villes desservies par des auto-trains, elles ont toutes été progressivement supprimées.

La dernière, celle de Paris-Nice a été fermée en décembre 2019. Le motif invoqué en est le coût. Selon Marianne Delranc Gaudric, beaucoup de gens âgés renoncent à aller dans une maison de vacances un peu éloignée de leur domicile, depuis qu'ils ne peuvent plus s'y rendre en mettant leur voiture sur le train.

**Pourquoi continuerions-nous à devoir subir
la transformation de la société que nous impose
les directeurs d'entreprises au nom de leurs priorités,**

sans tenir compte de celles des usagers ?
Nous, société civile, ne démissionnons pas trop vite !

Pour Francis Carrier, cette décision de la SNCF est typique de la tendance que le CNaV entend dénoncer : le fait que la société cherche en permanence à courir derrière la modernité plutôt que de prendre en compte le vieillissement de la population. Les décideurs veulent que leur entreprise ait un look jeune et sexy, que cela fasse jeune et branché de prendre le train. Ils en oublient les autres fonctions du train : la desserte des petites lignes locales, les besoins spécifiques des personnes âgées, qui n'aiment pas, et on peut les comprendre, louer sur place une voiture qu'ils ne connaissent pas et qu'ils ont peur de conduire, qui aiment bien pouvoir descendre avec un coffre plein plutôt qu'avec une seule petite valise à roulettes, etc. Y a-t-il vraiment opposition entre TGV et auto-train s'est-il interrogé ? Les deux types de train ne pourraient-ils pas cohabiter, peut-être à des jours et heures différents ? Parce que pour beaucoup de ces vieux qui aimeraient pouvoir disposer d'un train auto, ce n'est pas un problème de partir hors les jours de pointe, et avec un train moins rapide qu'un TGV. Pourquoi continuerions-nous à devoir subir la transformation de la société que nous imposent les directeurs d'entreprise au nom de leurs priorités, sans tenir compte de celles des usagers ? La société civile ne démissionne-t-elle pas trop vite sur ces sujets ?

La voiture ...

**Ne la rendez pas obsolète trop vite,
les vieux adorent leur voiture ...**

La discussion s'est enflammée sur l'usage de la voiture. Il a été question des contraintes environnementales qui menacent d'être prochainement imposées. Va-t-on imposer aux vieux de changer de voiture et d'acheter une voiture électrique ? Cela risque d'impacter considérablement leur mobilité, leur façon de vivre et de voyager.

Parce qu'il ne faut pas oublier que cette génération dont nous sommes tous, nous les vieux d'aujourd'hui, est une génération de drogués de la voiture. Elle a été pour nous un symbole de liberté et d'épanouissement.

Et il faut reconnaître qu'au-delà d'être un symbole, elle est en soi source de grande autonomie. Surtout en dehors des grandes villes.

Dans les cœurs de ville, il devient de plus en plus difficile de circuler en voiture. Impossible aujourd'hui de s'y mouvoir sans gps. Même si on connaît le trajet par cœur, tellement on l'a emprunté. Les transformations sont perpétuelles. Et

lorsqu'enfin on est arrivé à bon port, impossible de se garer, ou alors pour un coût là encore prohibitif. Résultat : on ne fait plus l'effort d'aller voir ses amis pour un week-end en voiture. C'est trop difficile, trop cher, trop dissuasif. Mais moins on le fait, moins on garde le contact, moins on a d'amis, plus on s'isole et on se replie sur soi, moins on devient actif, plus on vieillit.

Pourquoi ne pas créer
un compte CO2 pour chacun à utiliser
comme bon lui semble ?

Une proposition : plutôt que de nous interdire par dissuasion et un peu sournoisement, l'usage de notre voiture personnelle, que l'on aime, qui nous rassure et nous transporte, ainsi que nos compagnons de vie et nos chiens, pourquoi ne pas créer pour chacun un compte CO2 personnel à utiliser comme bon lui semble ?

Bougez, bougez qu'ils nous disent...

**Les joies du numérique dans les transports publics
quand on est vieux
par Francis Carrier, Cofondateur du CNaV**

Je suis vieux, un jeune vieux, j'ai 68 ans, et les consignes sont claires, pour rester en bonne santé, il faut bouger ; Il ne faut pas s'arrêter de bouger même si on a des rhumatismes, c'est bon pour la santé.

Mais bouger, c'est aussi sortir de chez soi, c'est continuer à avoir une vie sociale et lutter contre l'isolement quand on est vieux. Alors pourquoi est-ce devenu si difficile de se déplacer quand on vieillit ? Pourquoi le numérique devient-il un obstacle au lieu de nous aider à nous déplacer sans problème ? Pourquoi lorsqu'une municipalité organise une « journée de la mobilité », est-ce la plupart du temps une journée sans voiture ? Pourquoi les associations de personnes vivant avec un handicap ne sont-elles pas plus écoutées ?

Pour illustrer mon propos, je vais vous raconter un trajet que j'ai fait depuis la banlieue parisienne où je vis, pour aller à Roubaix. Je devais intervenir lors d'un séminaire sur la vieillesse, pour cela j'avais prévu de faire un aller-retour dans la journée.

La dématérialisation des titres de transport : une exclusion supplémentaire

Prérequis : je suis un ancien ingénieur en électronique, je suis encore alerte et je suis équipé d'un smartphone, d'un ordinateur et d'un abonnement internet.

Inutile de vous dire que de nos jours, acheter un billet de train si on n'a pas le kit du parfait internaute, on peut tout de suite rester chez soi... et voyager en regardant la télé... Acheter un billet de train à la gare la plus proche de chez vous est devenu mission quasi impossible.

C'est le cas de la commune où j'habite en proche banlieue de Paris. Une petite gare dans laquelle on pouvait, il n'y a pas si longtemps, acheter des billets de train et se faire conseiller sur son trajet. Tout cela est bien fini. Je me suis donc retrouvé ce matin-là à la gare de Bièvres, à la recherche de l'automate pour acheter mon premier ticket de transport pour la journée : le ticket de RER.

Quelques jours auparavant je m'étais débattu avec le site de la SNCF pour acheter un billet de train Paris-Roubaix au meilleur prix. Lors de la réservation on m'a demandé bien sûr si j'avais plus de 60 ans, comme si la SNCF allait déployer pour moi une assistance particulière, mais cela ne doit être que pour ses statistiques ...

J'ai payé mon billet, j'ai chargé mon QR-code sur mon téléphone en me disant que j'étais prêt pour mon voyage nordiste ... Pauvre Perette, tu es bien naïve !

J'ai donc acheté mon ticket de RER Bièvres-Gare du Nord avec changement à Massy. Pour payer ce fut un peu compliqué, mais j'y suis arrivé. Le changement de RER à la gare de Massy a été ma première surprise ... Pour passer du RER C au RER B il faut rejoindre une immense passerelle qui est bien à 10 m au-dessus des voies et que l'on rejoint par des escaliers ou un escalator... qui bien sûr était à l'arrêt. Si j'avais eu une valise, je serais arrivé en piteux état en haut des escaliers.

Bien que le département ait supprimé les billets cartonnés pour le métro, il semble que pour les RER ce ne soit pas encore le cas. J'avais pourtant par précaution acheté une carte Navigo Easy, que j'avais préchargée pour faire des trajets, mais qui s'est avérée inexploitable pour prendre le RER ...

J'ai finalement passé le portillon avec mon billet réglementaire et réussi à accéder au RER direction Gare du Nord.

Des contrôles, des contrôles ... pas beaucoup d'assistance

À mon arrivée en gare je me suis retrouvé dans un passage souterrain qui donne accès aux différentes voies. Je repère sur les écrans celle du TGV InOUI pour Lille et j'arrive devant 2 portillons électroniques qui contrôlent l'accès aux quais. Je sors mon smartphone, je recherche mon QR-Code que j'approche du lecteur censé m'ouvrir le passage.

Que nenni ! J'avais beau présenter de toutes les façons mon écran à ce méchant portillon, rien n'y faisait. Habitué à contourner les obstacles, je me suis dirigé vers

le deuxième portillon me disant que celui-ci ne devait pas fonctionner. Une dame était déjà là, visiblement en train de s'évertuer elle aussi à faire lire son pass magique ! Oui, il faut bien dire que parfois, la technologie ressemble à de la magie. On ne sait pas trop quand ça va marcher et on réessaye, tel un magicien amateur jusqu'à ce que la formule magique fonctionne. Je tente donc de convaincre de nouveau le cerbère électronique de me laisser passer. Je m'aperçois que mon téléphone fait apparaître toutes mes cartes de paiement dès que je l'approche de l'écran ! Est-ce à dire que le portillon souhaiterait me refaire payer un billet que j'ai déjà acheté ???

Miraculeusement, la dame devant moi réussit à faire lire son pass. Elle me propose son aide pour franchir le passage interdit. Qui dira que l'électronique supprime les contacts humains ! Parfois, il les favorise ! À deux, nous essayons toutes les façons pour faire céder le portillon mais en vain... jusqu'à ce qu'un monsieur de la sécurité, qui devait observer depuis quelques minutes notre manège s'approche de nous et utilise son badge super-magique pour me laisser passer ! Merci la sécurité !

Sur les quais, il a fallu rattraper le temps perdu et remonter les deux rames du TGV pour trouver la bonne place. Ouf ! C'est bon...

**« A moins d'être masochiste,
il vaut mieux rester
chez soi
que d'utiliser les transports en commun ! »**

Arrivé à Lille, je réalise que le billet que j'ai acheté pour aller jusqu'à Roubaix m'oblige à une attente de 45 minutes pour prendre ma correspondance, alors qu'il y a un métro Lille-Roubaix centre, toutes les 5 minutes. J'aurais aimé le savoir avant d'acheter mes billets mais au diable l'avarice, je pars m'acheter un billet de métro.

À Lille, le système est très différent, les billets de métro se présentent sous la forme de petites cartes pass-pass. J'achète un aller-retour et j'obtiens une carte indiquant : trajet unitaire. Me serais-je trompé ?

Personne pour me renseigner, tant pis. Je cherche l'accès aux quais...

Il est contrôlé par 2 personnes qui vérifient successivement la validité du billet. À l'arrivée à Roubaix, dernière épreuve, vous n'allez pas me croire, l'escalator qui permet de sortir des profondeurs est ... en panne.

J'intervenais sur une table ronde pour indiquer qu'il était temps de laisser les vieux s'exprimer sur leurs attentes, mais je ne pouvais m'empêcher de ruminer sur les difficultés que j'avais rencontrées pour atteindre mon but.

Une mise en échec de plus en plus fréquente qui touche à notre autonomie

Mon retour a été ponctué des mêmes difficultés sans fin pour trouver une machine qui accepte mes moyens de paiement pour acheter des billets. Avec mes deux cartes bleues, mon téléphone qui me permet de payer dans tous les supermarchés, je suis pourtant bien équipé !

Inutile de vous expliquer les épreuves que rencontrent les personnes qui ont des difficultés à se déplacer... à moins d'être masochiste, il vaut mieux rester chez soi que d'utiliser les transports en commun.

**« Sauter les portillons,
ce n'est plus de mon âge ! »**

Pour ce qui concerne les trajets en voiture, j'ai pris un abonnement liber-T qui permet de franchir tous les péages dans toute la France, quel que soit le gestionnaire, et de payer un grand nombre de parkings dans les grandes villes. Je ne peux pas m'empêcher de me demander pourquoi on ne pourrait pas utiliser un système équivalent pour les différents types de transports publics. Cela serait bien pratique d'avoir un pass universel avec un décompte sur internet qui permette aux usagers, jeunes comme vieux, de s'affranchir de toutes ces machines qui nous mettent périodiquement en situation d'échec. Le numérique devrait être à notre service plutôt que d'être une difficulté supplémentaire pour se déplacer.

Comment peut-on accepter qu'un nouveau système génère plus d'exclusion que le précédent et ne soit pensé que pour le bénéfice des sociétés de transport par suppression des frais de personnel. Toutes ces entreprises bénéficient largement de l'argent public, il me semble. La suppression des guichets, les portiques de contrôle qui fleurissent partout, l'abandon des titres de transport lisibles, toutes ces innovations ne devraient-elles pas bénéficier d'abord aux utilisateurs ?

Allons un effort ... sauter les portillons, ce n'est plus de mon âge.

Et pour conclure, 5 messages-clés issus de cette journée :

La mobilité, condition du maintien du lien social.

Sans mobilité, plus de sorties, plus de contact. Le risque : l'entrée dans la spirale infernale qui menace tous les vieux : isolement, dépression, dépendance.

La mobilité, condition du maintien d'un vieillissement actif.

« Rester actif bien que l'on vieillisse est essentiel pour conserver sa capacité à rester libre, citoyen, à exercer son libre arbitre, son autodétermination », a martelé Dominique Gillot (PEP).

Militer tous ensemble pour la mobilité universelle.

La mobilité universelle est une nécessité pour certains, un confort pour tous. Il faut ne pas cesser de militer pour l'obtenir et rassembler nos forces pour réussir.

Les difficultés se déclinent différemment pour chacun (grand âge, handicap, maladie) et selon les territoires. « Il faut faire converger les luttes », a répété Catherine Deschamps (AFP). Nous avons plus de chances d'obtenir gain de cause si nous nous battons tous ensemble.

La mobilité universelle est typique des sujets que l'on peut faire avancer grâce à une mobilisation citoyenne forte.

« Gardons-nous du risque de démission citoyenne », a dit Sylvain Guillot, le nouveau président de GreyPride.

La mobilité est une préoccupation transversale à plusieurs thématiques du CNaV.

Elle conditionne beaucoup de nos autres sujets de préoccupation : l'accès aux droits, l'accès aux soins, l'accès à la culture, pour ne citer que ceux-là. C'est pourquoi il est urgent de se mobiliser pour avancer vers la mobilité universelle.

Avec l'espoir que cette nouvelle Lettre du CNaV convaincra tous ceux qui la recevront de :

Se mobiliser pour la mobilité

Choisissons quelques actions-clés, constituons-nous en petits groupes CNaV sous la conduite d'un leader de groupe, allons rencontrer les décideurs responsables de l'action que nous voulons faire avancer, éventuellement en s'aidant du label RFVAA dans les villes qui font partie du réseau, faisons avancer la mobilité universelle, ce sera un progrès pour tous !

**Pour mémoire,
les prochains rendez-vous du CNaV :**

- Les journées thématiques sur la Fin de Vie ; au théâtre du Soleil, à la Cartoucherie de Vincennes, les 23 et 24 janvier 2023
- Le contre-salon des vieilles et des vieux, à la Halle des Blancs Manteaux à Paris, les 13, 14 et 15 octobre 2023. Tous ensemble, mobilisons-nous pour faire de ces trois jours un évènement hors du commun.

