



INSTITUT DES VILLES



Villes et vieillir

Partenariat de projet entre l'Institut des Villes, la Fondation de France
et la Fédération nationale des agences d'urbanisme

Mobilité des seniors Accessibilité de l'espace public

Séminaire de Paris au Gart
5 mai 2004

Habiter, ce n'est pas seulement disposer d'un toit, c'est aussi investir un lieu et pouvoir vivre pleinement la ville et la société. Telles étaient les conclusions du séminaire de Clermont-Ferrand. Pour que le maintien à domicile n'aboutisse pas à l'assignation à résidence, il faut faire davantage : promouvoir la mobilité des seniors et faciliter leur accès au logement et à l'espace public.

La mobilité : condition majeure de la liberté individuelle

Séminaires Villes et Vieillir

- ▶ 9-10 octobre 2003
Longwy
*Enjeux urbains du vieillissement
et développement local*
- ▶ 26-27 janvier 2004
Clermont-Ferrand
Habitat des seniors
- ▶ 5 mai 2004
Gart, Paris
*Mobilité des seniors.
Accessibilité de l'espace public*
- ▶ 7-8 juillet 2004,
Saint-Denis (93)
*Services aux seniors
et citoyenneté*

La Fondation de France

organise le forum national

*Vieillir dans son quartier,
dans son village*

les 12 et 13 octobre 2004,
à Paris

La mobilité permet d'accéder aux services et aux opportunités urbaines. Mieux encore, elle favorise l'intégration sociale de tout individu. Plus il est mobile, mieux il peut s'insérer.

L'autonomie est un facteur déterminant de la dignité de chacun. À l'inverse, la dépendance est un véritable vecteur d'exclusion.

Edmond Hervé, président de l'Institut des Villes, maire de Rennes, président de Rennes Métropole

Vraie pour tous les âges, cette proposition est cruciale pour les seniors. Nombre d'entre eux préfèrent rester chez eux pour vivre dans un espace connu, balisé, repéré, construit autour des routines quotidiennes, pour éviter la gêne de se sentir intempestif parmi les autres.

Il faut maintenir des expériences qui permettent le lien social, toujours en articulation avec la vie. Il est important de ne pas stigmatiser les personnes âgées.

Sylvie Bessard, responsable du service maintien à domicile, ville de Saint-Denis (93)

Veiller aux conditions pratiques de la mobilité des seniors n'est donc pas suffisant. Il faut aussi porter une attention particulière aux conditions psychologiques de cette mobilité. On ne peut être mobile que dans les limites d'un territoire maîtrisé par la pensée. Il existe toujours un besoin d'accès à l'ailleurs, même si c'est pour ne jamais y aller.

« Quand le lointain est inaccessible, le proche est douloureux. » (Jack London).

Mobilité des seniors : répondre à la diversité des besoins

L'hétérogénéité croissante de la population âgée se retrouve dans l'extrême diversité des situations en matière de mobilité. Qu'y a-t-il de commun entre les « seniors fringants », encore très actifs, qui constituent la clientèle privilégiée des voyageurs, représentent une part conséquente des acheteurs d'automobiles, pratiquent volontiers la double résidence... et les « vieillards dépendants polyhandicapés » ?

La diversité des populations seniors oblige à répondre à des attentes différentes, selon les degrés d'autonomie. La tranche d'âge qui regroupe les seniors est très large

et évolue fortement. La question des revenus est également importante : les seniors pauvres sont nombreux. L'arbre des «seniors bronzés courant le monde» ne doit pas cacher la forêt de ceux qui se déplacent sur une aire géographique réduite, dans leur ville.

Chantal Duchêne, directrice générale du GART (Groupement des autorités responsables de transport)

L'effet du vieillissement sur la mobilité est important. Nombre d'analystes considèrent que les retraités sont très mobiles, mais cette étape de mobilité n'est que très provisoire, en raison de l'évolution générale de l'état de santé et du pouvoir d'achat. Deux facteurs importent particulièrement dans les questions de mobilité. Le premier concerne les automobilistes : les personnes âgées vont rencontrer de plus en plus de difficultés à conduire leur voiture, et le permis de conduire sera soumis à contrôle ou à vérification de la capacité de conduire d'ici quelques mois en France. C'est déjà le cas dans certains autres pays. Le deuxième facteur concerne les piétons : les personnes âgées qui marchent sont exposées à de grands risques en ville, liés à un déclin des capacités fonctionnelles et motrices,

de vision et d'audition, pour anticiper les dangers. Ces problèmes importants sont à prendre en compte et doivent inciter à faciliter leurs déplacements, à les sécuriser.

Le recours au transport public, alternative à l'automobile et à la marche, n'est pas exempt de difficultés d'utilisation. Quelques études ont été réalisées en Angleterre et en Norvège sur ces difficultés à utiliser les transports publics en zone urbaine, principalement le bus et le métro : distances de marche jusqu'au point d'arrêt, montée et descente du véhicule, perte d'équilibre dans le véhicule, équipement inapproprié ou absent au point d'arrêt ou en station, manque d'information sur les services de transport offerts, sentiment d'insécurité plus prégnant chez les personnes âgées qui se sentent moins capables de réagir face à l'agression.

Maryvonne Dejeannes, responsable Mobilité Accessibilité, CERTU

Faciliter la mobilité des seniors, c'est trouver des solutions adaptées à la diversité de leurs besoins et de leurs attentes, en maintenant, aussi loin que possible, la liberté de leurs choix.

Des solutions pour retarder les limitations fonctionnelles

Explicites ou réfrénées, les attentes des seniors sont très fortes en matière de transports publics, tant en termes d'accessibilité que de sécurité et de confort. Ils souhaitent qu'on leur donne les moyens de compenser, autant que faire se peut, les effets de l'âge en repoussant les limites des conséquences de la perte d'autonomie.

Nous cherchons des solutions qui permettent aux seniors de circuler le plus longtemps possible dans la ville. À chaque fois, une limite est posée par la perte d'autonomie et le handicap. La solution est parfois suggérée par la personne elle-même, à même d'apprécier ses difficultés et d'orienter les aides techniques à lui apporter. Nous avons à aider les seniors à vaincre leur appréhension face au regard des autres, en les accompagnant pour qu'ils la surmontent.

Marie-Christine Bazerolles, directrice-coordonnatrice du CLIC Saint-Denis (93)

Des innovations «transport»

Pour favoriser les déplacements des seniors, plusieurs solutions peuvent être développées :

- ▶ adapter la conception des véhicules de transport public à l'accès des personnes à mobilité réduite (plancher surbaissé sans marche intérieure, mains courantes et poignées...),
- ▶ agencer des points d'arrêt et d'attente confortables et informatifs,
- ▶ organiser un service de transport collectif à la demande.

Le Créabus, véhicule de 7 à 11 places, n'est pas né d'une réflexion sur la cible «personnes âgées», mais du fait que Montluçon est une aire urbaine de petite taille (dix communes dans l'agglomération, 70 000 habitants) s'étendant sur un grand territoire, et nos grands bus étaient souvent vides. Le Créabus a été lancé sur une seule ligne. Le démarrage n'a pas été simple : les personnes âgées ont commencé par dire qu'il s'agissait de faire disparaître les bus. Nous les avons réunies par quartier

pour leur faire comprendre la finalité de Créabus, et nous avons même demandé à celles qui y croyaient de faire la promotion du système ! Cela a très bien marché et les hésitations ont été levées.

Aujourd'hui, nous desservons toutes les communes de l'agglomération, sauf une toute petite où nous avons décidé de faire appel à un taxi. 34 % des utilisateurs sont des personnes âgées. Créabus fait aussi un boom chez les scolaires : de nombreux enfants finissent à 15 ou 16 heures et veulent revenir plus rapidement chez eux.

Pour utiliser Créabus, il suffit de téléphoner. Le relais se fait ensuite par satellite. Nous savons exactement où sont les Créabus et les informons en temps réel des demandes. La réservation est ainsi très souple : on peut réserver sa place quinze jours à l'avance, ou une demi-heure avant. Il n'y a pas d'abonnement, mais une carte gratuite avec un numéro permettant d'identifier la personne qui appelle. Le tarif appliqué à ce service est le même que celui en vigueur pour une ligne régulière.

Créabus donne des idées aux personnes âgées. Elles demandent désormais des déplacements spécifiques, comme aller de leur domicile au foyer de jour pour prendre leur repas. En cinq ans d'exploitation, Créabus dépasse toutes nos espérances.

Jean Desgranges, vice-président à la Communauté d'agglomération montluçonnaise, chargé des transports et de la mobilité

À Louviers, nous avons, par nécessité financière, dû réorganiser complètement notre réseau en 1999. Les bus classiques, toujours aux mêmes heures, étaient quasiment vides. Après deux ans d'étude, nous avons créé des offres qui répondent aux différents besoins de déplacement de la population. Nous n'avons pas ciblé spécifiquement les personnes âgées, elles sont en fait une résultante de la création du produit.

Le Flexibus, transport à la demande, ne s'appuie pas sur des lignes

régulières ou «virtuelles». Nous allons chercher les gens à domicile et les rabattons sur le réseau de bus, particulièrement en heures creuses, car en heures de pointe des lignes «génération bus» permettent matin, midi et soir, de prendre un bus classique. Le tarif est le même que pour le bus normal. Une réservation téléphonique est nécessaire. À l'origine, ce devait être la veille, maintenant, c'est à la demi-journée. Nous essayons de mutualiser les besoins des habitants d'une même zone.

La population qui utilise ce service est essentiellement âgée, et souvent elle ne dispose pas de véhicule. Certains utilisateurs d'automobiles se sont également convertis au transport en commun. Nous avons dû faire de nombreuses réunions avec la population pour expliquer cette nouveauté. Les personnes âgées étaient les plus présentes, les plus en demande de ce type de transport, contrairement à ce que pensaient certains élus qui s'intéressaient uniquement au transport scolaire. Avant le Flexibus, les seniors devaient compter sur leurs voisins pour les amener en ville... Le résultat, après quelques années, montre que beaucoup de monde utilise ce service. Nous réalisons environ 6 000 voyages par an, ce qui est bien pour ce type d'offre, mais depuis la fin 2003, nous observons néanmoins une stagnation. Nous avons également une offre pour les personnes à mobilité réduite, y compris pour celles qui se cassent une jambe ou un bras, les femmes enceintes... Dans ce cas, il s'agit d'un service porte-à-porte, du domicile jusqu'à la destination demandée. Ces services sont également utilisés par des jeunes dont les domiciles ne sont pas desservis par les transports scolaires. Le Flexibus crée ainsi des rencontres entre générations, il est un élément de convivialité. La réservation téléphonique avec une personne au bout du fil a été conservée car la population âgée souhaite avoir un contact vivant, leur confirmant que leur réservation sera bien faite, à l'heure demandée. Pour une meilleure utilisation des véhicules, il peut en effet y avoir un décalage d'un quart d'heure. Le Flexibus représente une dépense moins importante qu'un bus qui circule à vide. Avec ce service, on ne déplace un véhicule que lorsque c'est nécessaire, au tarif d'un taxi. Nous travaillons d'ailleurs en collaboration avec les taxis, mais avec très peu de succès. Ils voient là une concurrence à leur métier d'origine, pour un coût bien moindre.

Bruno Canivet, vice-président à la Communauté d'agglomération Seine-Eure, adjoint au maire de Louviers

Des offres de transports «communautaires», de type associatif, commencent également à s'organiser, au moyen de véhicules bien adaptés aux besoins des seniors (minibus aménagés, voitures électriques...). Il est parfois fait appel aux taxis, selon des modalités particulières, mais les négociations avec les groupements de taxis s'avèrent difficiles, les taxis indépendants préférant privilégier leur propre clientèle plutôt que celle relevant du service public délégué, alors qu'à l'étranger cela fonctionne plutôt bien.

La question de la bonne adaptation du service se pose dans toutes les agglomérations. Le service public de transport collectif coûte cher, surtout les grands bus quand ils ne sont pas remplis. Faire appel aux taxis, quand ils veulent bien coopérer, est une bonne solution : le service public de transport est alors assuré par les taxis. La collectivité arrive à avoir des coûts tout à fait compétitifs. Pour chaque cas, les besoins et la meilleure réponse à apporter sont à étudier attentivement. L'aspect financier est évidemment très important.

Chantal Duchêne, directrice générale du GART

Travailler avec les artisans taxis est compliqué, la question de la responsabilité n'étant pas la moindre difficulté à résoudre.

En contractant directement avec un artisan plutôt que, collectivement, avec la profession, c'est plus simple, mais cela ne résout pas tous les problèmes. Nous lançons un appel d'offres pour mettre en place une triangulation entre l'autorité organisatrice, le délégataire et le sous-traitant, le taxi. Ce système devrait donner plus de souplesse et une limitation des coûts qui nous permettront de développer de nouveaux services, ce que nous ne pouvons pas faire aujourd'hui avec un bus classique.

Jacques Chiron, adjoint au maire de Grenoble, chargé des déplacements et des espaces publics, président de la Semitag

Les choix des solutions à mettre en œuvre doit prendre en compte :

- ▶ la chaîne des transports au sein de l'agglomération,
- ▶ les besoins spécifiques des seniors,
- ▶ la volonté de cohabitation intergénérationnelle.

Les décisions doivent être largement débattues, en amont, avec les seniors eux-mêmes. En aval, elles doivent donner lieu à une information large et particulièrement explicite, pour sécuriser les usagers potentiels.

Des politiques tarifaires appropriées

La politique tarifaire doit être adaptée aux usages spécifiques des seniors. Elle peut être assortie localement d'aides financières selon des critères sociaux pour les personnes à faibles revenus, plutôt que d'accorder une gratuité générale et systématique à tous les seniors.

Dans l'agglomération grenobloise, à la création du réseau Semitag en 1974, il a été décidé que les personnes âgées de plus de 65 ans ne paieraient pas les transports en commun aux heures creuses. L'objectif était de remplir les bus... Depuis quelques années, nous souhaitons supprimer cette gratuité. Je dois avouer, en tant qu'élu, qu'à chaque période électorale, nous repoussons la décision...

Une grande partie des seniors ont les moyens de payer. Certains me disent qu'ils trouvent anormal de ne pas payer, alors que leur petit enfant paie un abonnement de huit euros, tarif fixé pour les moins de 19 ans pour rendre le transport attractif et éviter la fraude.

Cette idée commence à passer bien que, parallèlement, les associations de personnes âgées s'accrochent aux droits acquis. Nous souhaitons passer à un service payant pour toute personne imposable, quel que soit son âge.

La gratuité serait maintenue pour toutes les personnes de plus de soixante ans non imposables.

Jacques Chiron, adjoint au maire de Grenoble, chargé des déplacements et des espaces publics, président de la Semitag

Une enquête menée avec le ministère des Transports et avec des exploitants, montre que la tarification a évolué depuis trente ans. Il y a quelques années, la plupart des réseaux accordaient la gratuité totale aux personnes âgées. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Le retour sur la gratuité n'est jamais facile, même s'il s'agit de mettre en place une politique globale plus équitable entre les différentes couches de la population, avec de nouveaux services. On traite aujourd'hui les personnes âgées comme les autres, en fonction de leur niveau de revenus et non en fonction de leur âge. Par ailleurs, elles bénéficient du service public de transport, et il faut rappeler qu'il n'est couvert qu'à hauteur de 30 % par les recettes commerciales. Les deux autres tiers sont payés par le budget des collectivités territoriales, donc par l'impôt.

Chantal Duchêne, directrice générale du GART

Comment faire pour que la stigmatisation ne se déplace pas de l'âge sur les revenus ? Quel type d'ingénierie existe déjà ou est à créer pour éviter que les principes de tarification diversifiés, pour des produits eux-mêmes diversifiés, ne se traduisent par la mise en place de dispositifs d'exclusion ?

Luc Faraldi, consultant

Faire la queue à un guichet spécifique crée la stigmatisation. Nous devons donc trouver une solution, à la fois commerciale et technique, pour que les personnes âgées ne soient pas considérées comme une catégorie spécifique, comme le sont les chômeurs ou les personnes à faible revenu.

Bruno Canivet, vice-président à la Communauté d'agglomération Seine-Eure, adjoint au maire de Louviers

Des espaces publics praticables et accueillants

Les espaces publics, dans l'acception large du terme (voiries, places, squares et jardins, abords et entrées des immeubles, accès aux équipements, parcs de stationnement, gares...) jouent un rôle essentiel dans toute agglomération urbaine. Lieux de passage, d'apprentissage de la différence, d'acculturation mutuelle, ils conditionnent de façon générale le niveau d'urbanité et en particulier la possibilité de brassage entre les différentes générations.

Pendant longtemps, l'espace public a été conçu comme le résiduel de la voirie, elle-même dédiée à l'automobile. Aujourd'hui, une politique de l'espace public demande un savoir-faire spécifique, s'appuyant sur différents outils de mise en œuvre : chartes d'aménagement, vocabulaires unifiés de mobilier urbain... C'est une démarche vertueuse.

Les politiques d'espaces publics concernent les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, et tout un chacun. Pour mettre en œuvre une politique d'espace public, il faut repenser la voirie et la rue et inventer une autre manière de faire fonctionner la circulation automobile, pour davantage de sécurité, moins de vitesse. En particulier en Ile-de-France, la voirie a été trop souvent dessinée pour la voiture rapide, ce qui a induit quantité de coupures dans les quartiers et entre les quartiers, et une perte de leur fonctionnalité.

La sécurité dans les espaces publics ne concerne pas uniquement les agressions, mais l'ensemble des troubles à la tranquillité comme la saleté, les encombrements, le manque de lisibilité...

Par exemple, des bancs sont parfois retirés pour des raisons de sécurité ou de tranquillité, afin d'éviter les attroupements de SDF. Ces bancs sont pourtant très utiles à d'autres usagers. Tout l'enjeu est de ne pas exclure des catégories au profit d'autres. Une politique d'espace public, doit s'envisager dans la durée. C'est concevoir, dès le départ, un projet architectural, mais également prévoir sa gestion et son entretien dans le futur. On rejoint là les préoccupations pour les personnes âgées : entretenir un espace public, c'est garantir sa lisibilité et son confort dans le temps.

Dominique Riou, chargé d'études, IAURIF - Département transports et infrastructures

L'accessibilité

Il reste, partout, beaucoup à faire pour rendre les espaces publics véritablement accessibles

Des centaines de milliers de lieux en France ne sont pas accessibles et ne le deviendront pas naturellement. On ne va pas les changer dans les quinze ans qui viennent, mais la demande de leur amélioration est forte, émanant des associations d'usagers,

des élus... Il est temps de développer des outils efficaces. Avec en référence la continuité de la chaîne du déplacement, des questions doivent être traitées impérativement. Un hôtel de ville accessible est-il environné par des abords accessibles ? Le cheminement entre la place de parking et l'entrée du bâtiment est-il accessible ?... La voirie est un champ d'investigation à lui tout seul. C'est également le cadre dans lequel se font les cheminements et la transition entre deux lieux.

Des chiffres précis sur plus de 90 kilomètres de trottoirs, sur différents types de villes – grande ville, petite ville, périphérie, quartier rénové... – sont assez instructifs. Nous savons par exemple que 45 % de la voirie est inadaptée aux personnes à mobilité réduite, 29 % est accessible aux personnes accompagnées, 26 % est accessible en autonomie... Ces pourcentages n'ont pas valeur de sondage au niveau national, mais ils restent néanmoins éclairants.

Jean-Pierre Serrus, directeur de AccesMetric

La qualité de l'aménagement

Pour les seniors, les espaces publics peuvent être, selon la qualité de leur aménagement, des lieux de convivialité et d'autonomie ou, à l'inverse, des zones de danger ou de dépendance.

Garantir à la fois l'accessibilité et la sécurité des lieux sont deux principes essentiels. Il est nécessaire d'avoir un sentiment de sécurité. Je ne parle pas des problèmes liés aux agressions, mais du sentiment de pouvoir se déplacer en étant à peu près certain qu'on ne va pas tomber dans un trou, par exemple. Les seniors ont souvent la crainte de tomber sur des obstacles qu'ils ne voient pas, ne sentent pas ou n'entendent pas.

Catherine Chartrain, secrétaire générale du CNT (Conseil national des transports), présidente du COLLAC (Comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti)

L'aménagement de l'environnement physique est la première condition pour repousser les limites de la dépendance. Pour un même niveau d'incapacité fonctionnelle, une personne vivant dans un environnement adapté restera autonome, alors qu'elle sera dépendante dans un environnement inadapté.

Concevoir un projet d'aménagement, implique de ne pas avoir à l'esprit uniquement l'aménagement physique. Il faut aussi penser à l'information pour aider tout un chacun à s'y repérer, à des aménagements et des dispositifs d'information accessibles, gérés dans la pérennité. Il faut donc former tous les métiers

à l'utilisation, à la gestion et à la maintenance des espaces publics. Par exemple, il est nécessaire de faire comprendre aux éboueurs qu'une poubelle au milieu du trottoir peut se révéler un obstacle infranchissable pour une personne à mobilité réduite ou à la vue déficiente. Il faut former et informer tous les corps de métiers.
Catherine Chartrain, secrétaire générale du CNT, présidente du COLIAC

Comment mettre un terme à l'inconfort et à l'insécurité des espaces publics ? Comment améliorer leur configuration physique et leur lisibilité, éliminer les parcours d'obstacles, inviter à l'échange et à la détente ?

Les piétons âgés représentent 40 % des piétons tués dans les accidents, 28 % des blessés graves. Cette sur-représentation des personnes âgées parmi les piétons accidentés ne peut être expliquée par le simple vieillissement. Elle est sûrement liée à un apprentissage moins accompli du trafic, facteur qui ira en diminuant, ainsi qu'à des problèmes de vue, de fragilité... Des actions locales efficaces qui allient information/éducation des personnes âgées et des mesures en termes d'aménagement, peuvent être intéressantes. De façon plus générale, une meilleure ergonomie de l'aménagement est susceptible d'améliorer sensiblement la sécurité au regard des types d'accidents les plus repérés.

Joël Yerpez, chercheur à l'INRETS, département Mécanismes d'accidents

À Paris, nous organisons régulièrement des campagnes de sensibilisation auprès des personnes âgées sur leurs pratiques de l'espace public. Elles ont tendance à le considérer comme

un dû, sans danger. De fait, 22 % des personnes impliquées dans l'accidentologie parisienne ont plus de 65 ans alors qu'elles représentent un peu moins de 20 % de la population. Ces statistiques forment les bases de notre réflexion.
François Prochasson, chef de projet déplacements, Agence de la mobilité, Ville de Paris

Professionaliser les questions d'accessibilité

Peu de professionnels se sont spécialisés dans l'amélioration de l'existant. Des architectes et des ingénieurs déploient aujourd'hui beaucoup d'ingéniosité pour préparer les équipements de demain ou pour réhabiliter, rénover les équipements existants. Il y a cependant peu d'acteurs qui se sont réellement spécialisés dans le parc existant : le bâtiment de la mairie du 19^e siècle qui continue à fonctionner, la bibliothèque, le vieux théâtre, la vieille place de village, l'ancienne voirie...

Nous venons finalement en complément, entre les usagers et les collectivités, au service des gestionnaires pour « objectiver » la demande d'accessibilité. Nous avons développé des outils experts, en particulier un indice d'accessibilité qui permet de mesurer de manière objective si un bâtiment ancien respecte les normes actuelles de l'accessibilité. Notre vocation est de créer un environnement qui soit le plus propice à l'accès de tous. Bien entendu, il y aura toujours des situations de handicaps qui ne pourront pas être résolus. Dans ce cas, c'est l'action de l'accompagnement, de l'ergothérapeute ou l'appareillage qui interviendra et qui prendra le relais. Il n'existe pas de solution universelle à un sujet aussi compliqué.

Jean-Pierre Serrus, directeur de AccesMetric

Les seniors parties prenantes dans les choix d'aménagement

L'amélioration des espaces publics passe par des interventions variées (bancs publics, mobilier urbain, cheminements, rampes d'accès, signalétique, éclairage, feux rouges...) et des solutions multiples qui doivent conjuguer le savoir-faire des professionnels et l'avis des habitants et des usagers.

L'accessibilité nécessite de la concertation et doit en être le fruit. Nous sommes tous usagers de l'espace public, et son accessibilité fait partie de sa qualité d'usage.

Olivier Brochard, responsable de pôle, DIV (Délégation interministérielle à la ville)

À Rennes, dans le cadre de l'opération « Bien vieillir : c'est possible », j'ai piloté dans mon quartier des « marches exploratoires » : une enquête menée sur le terrain par des groupes de cinq à huit personnes environ, hommes ou femmes, plus ou moins âgés, plus ou moins valides. Nos villes n'ont pas été conçues pour les personnes avançant en âge, mais pour des personnes bien portantes, véloces et autonomes. Or, lorsqu'on vieillit, il faut s'inventer une vie avec des « moins » : moins de force, moins de vélocité, moins d'adresse et d'énergie dans l'action... Les « marches

exploratoires » permettent de déterminer les facteurs nécessaires pour apprécier la vie de son quartier au fur et à mesure que l'âge avance et que l'autonomie diminue, d'identifier les éléments susceptibles de favoriser cette autonomie et les éléments qui en sont une entrave.

La « marche exploratoire » est un des moyens permettant de faire une évaluation objective de l'environnement urbain. Ces phases de repérage constituent une étape importante de l'appropriation de l'espace public, quel qu'il soit : les places, les centres commerciaux, les entrées de métro, les garages souterrains...

Au sein du conseil de quartier, où j'anime la commission intergénérationnelle, il nous a paru intéressant de participer à ces marches et de constituer des groupes pour explorer tout notre quartier. Six groupes se sont constitués, soit 31 personnes âgées de 58 ans pour les plus jeunes et de 86 ans pour les plus âgés. Deux personnes à mobilité réduite, résidentes de ce quartier, ont également participé, et nous ont permis d'avoir un œil plus orienté sur leurs problèmes spécifiques. Chaque groupe avait un meneur, un « chef de groupe », qui préparait son équipe : munis d'un guide et d'une carte géographique du territoire, ils ont répertorié parmi les aménagements visités ceux qui leur

semblaient adaptés, ceux qui posaient problème dans la vie quotidienne. Ils ont relevé, chemin faisant, les remarques et les suggestions émanant des habitants du quartier. Ils ont pu ainsi formuler des propositions d'amélioration. Plusieurs exemples peuvent être cités.

Sur un grand boulevard à quatre voies, très circulant, le feu passait au vert avant même d'avoir le temps de traverser.

Un grand parc où se retrouvent autant de mamans avec enfants que de personnes âgées, sans une seule borne d'appel d'urgence, est véritablement problématique. Les téléphones portables ne sont pas une solution : une personne de 80 ans n'en a généralement pas.

Le manque de bancs a été relevé dans les six parcours effectués.

La personne qui avait l'habitude de faire de grandes promenades dans son quartier, qui a vieilli et qui a envie de continuer à le faire, a besoin de faire des pauses. Les endroits où il faudrait des bancs ont donc été signalés.

Jeanine Macé, animatrice d'un groupe d'habitants, Rennes

La concertation avec les publics concernés permet de repenser dans leur ensemble le bon usage et les fonctions des espaces publics. Associer les seniors aux démarches engagées en leur faveur par les décideurs concernés et les services compétents est essentiel. La transmission des seniors ne doit pas être cantonnée à la mémoire du passé, mais enrichir les projets actuels. Pour vieillir en restant des citoyens et des citoyens à part entière, la concertation et la participation sont essentielles.

Prendre en compte les « moins » permet aux « plus » d'émerger... Ils sont bénéfiques pour l'ensemble de l'espace public et pour la communauté urbaine. Il faut donc inviter les personnes âgées à tenir leur place entre l'espace public et la vie sociale.

Patrice Leclerc, responsable du programme personnes âgées, Fondation de France

Mobilité et accessibilité pour tous

L'amélioration de l'accessibilité de la voirie, de l'espace public, du cadre bâti, des réseaux de transport pour les seniors profite également à toutes personnes éprouvant des difficultés à se déplacer. Si les deux tiers des personnes à mobilité réduite sont précisément des seniors, il en est bien d'autres, chacun pouvant d'ailleurs l'être momentanément, ne serait-ce qu'encombré par un colis volumineux ou poussant une voiture d'enfant. La réciproque est vraie : les seniors profitent évidemment des aménagements réalisés, plus généralement, au bénéfice des personnes à mobilité réduite. Les dispositions prévues par le projet de loi sur le handicap examinées par le Parlement et les initiatives prises sur le terrain pour améliorer l'accès des personnes handicapées aux équipements et aux espaces publics, répondent de surcroît aux souhaits et aux besoins des seniors.

Un principe essentiel doit être respecté : ne pas atomiser les problèmes et les populations. Il s'agit de ne pas faire un aménagement pour les handicapés, un autre pour les personnes âgées, un autre encore pour les rollers... mais au contraire, d'imaginer un espace public pour tous. C'est une conception globale qui doit s'imposer, nécessaire dans une société plurielle. Au COLIAC, le Comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti, notre travail est parti de l'interrogation suivante : comment limiter les conflits d'usage ? En caricaturant à dessein, on pourrait faire une bande pour les automobiles, une pour les bus, une pour les rollers, une pour les personnes âgées... Il est assurément nécessaire de régler les questions de sécurité de chaque catégorie d'usagers, mais il faut essayer de les régler en créant un espace public commun, sans le « saucissonner ». C'est la démarche à adopter pour éviter les conflits, la séparation des espaces, la discrimination.

Catherine Chartrain, secrétaire générale du CNT, présidente du COLIAC

On peut donc supprimer toute notion spécifique de dépendance réservée aux seniors et développer des démarches fondées sur la notion de défaut d'autonomie, dépourvues de toute référence à l'âge.

Le slogan « Plus de services et moins d'aménagements » donne l'impression que l'espace public ne serait plus un enjeu. À mon sens, il faut plus d'aménagements, mais conçus de façon plus intelligente. En Espagne ou au Portugal, les places sont très simples et fonctionnent très bien. En France, les places publiques sont pensées comme la « Foire du Trône » : il y a beaucoup trop de choses...

Une des grandes questions de l'aménagement urbain, dans les années à venir, consistera à cesser de vouloir à tout prix faire des aménagements spécialisés pour chaque catégorie d'individus : cyclistes, personnes handicapées, personnes âgées... Il faut banaliser l'aménagement.

Mais il ne doit pas être la béquille du manque de civilité, de l'incivisme et de l'incorrection des individus. On ne peut pas pallier la montée de la barbarie par de l'aménagement. Le problème de la ville est moins aujourd'hui un problème d'aménagement qu'un problème de respect des autres, d'éducation, voire de répression. Il s'agit d'organiser autrement les temps, de re-instaurer de la mixité. Il faut s'interroger en profondeur sur cette notion d'espace public pour qu'il mérite d'être qualifié d'espace civique.

Francis Cuillier, directeur, Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine

Il faut pourtant rester conscient des conflits d'usage que soulève inévitablement l'aménagement de l'espace.

La direction de la Voirie de la Ville de Paris s'est dotée récemment d'une « Agence de la mobilité », signifiant ainsi l'intérêt croissant qu'elle porte à la mobilité de tous.

Notre schéma directeur d'accessibilité à l'espace public est un guide qui s'impose à l'ensemble des services travaillant aujourd'hui sur la voirie parisienne. Ce guide émane d'une délibération du Conseil de Paris et, par conséquent, d'un débat et d'une négociation menés pendant près de six mois pour savoir comment bâtir un compromis acceptable entre des préoccupations

parfois divergentes. Les malvoyants n'ont pas les mêmes préoccupations d'aménagement de l'espace public que les personnes en fauteuil roulant. Comment rendre compatibles ces règles ? Comment rendre compatible la giration d'un camion de pompier ou d'un bus dans une rue étroite avec la nécessité de faire des traversées piétonnes les plus courtes possible ?

Voilà le type de questions qui se posent quand on aménage l'espace public. Il a fallu les résoudre pour constituer ce guide. Ce texte a fait l'objet d'une formation de l'ensemble des personnes qui travaillent sur l'espace public parisien. Le transformer est un travail de longue haleine. Et l'espace public de qualité coûte très cher !

L'aménagement de l'espace public soulève maintes contradictions. Par exemple, la RATP, confrontée au problème de la fraude, installe de plus en plus de portillons du type « châteaux forts ». Demander aujourd'hui à une personne âgée avec des cannes de passer un tel portillon, c'est de fait lui interdire l'accès au métro. Par ailleurs, la mobilité, c'est la vitesse. Dans le cadre du PDU en effet, il est demandé que nos bus aillent plus vite. L'objectif d'aller plus vite, d'être plus productif et plus opérationnel, peut en contrarier un autre : être plus accessible. Une ville plus productive et plus opérationnelle est parfois une ville plus « excluante » pour ceux qui ont justement des difficultés d'accès. Nous sommes donc conduits à confronter des objectifs et des politiques parfois contradictoires. Offrons donc du service et arrêtons d'offrir de l'aménagement !

Par ailleurs, l'usage des espaces publics peut mettre en conflit les piétons, les automobilistes, les handicapés, les personnes âgées, les livreurs, les jeunes... Un diagnostic partagé est une condition du bon aménagement de l'espace public. On ne peut se contenter d'établir un schéma directeur d'accessibilité et d'organiser la ville uniquement sur cette base.

À Paris, les conflits sont d'autant plus lourds qu'il y a énormément d'usagers. Nous avons donc à identifier tous les acteurs qui ont affaire à cet espace public. L'une des difficultés de la concertation réside dans ce que les professionnels de la participation appellent « les tiers absents »... Les personnes âgées, catégorie particulière d'utilisateurs de l'espace public, posent problème parce qu'elles ne sont présentes ni dans le débat ni – c'est pire – dans l'espace public. Dans les rues parisiennes, on croise très peu de personnes qui s'accompagnent de cannes, de déambulateurs, de fauteuils ou de véhicules électriques. C'est un espace public dur, qui effraie et qui dissuade les personnes qui ont des difficultés à se mouvoir. Il en résulte une non-mobilité pour ces catégories de personnes. Leur permettre de réinvestir l'espace public, d'augmenter leur mobilité, est aujourd'hui un véritable enjeu, un débat d'avenir pour Paris.

François Prochasson, chef de projet déplacements, Agence de la mobilité, ville de Paris

Des politiques urbaines plus attentives aux seniors

Aujourd'hui, en France, il y a 7,5 millions de personnes isolées, dont 4,5 millions ont plus de 60 ans. Que faire pour rompre cet isolement ? On ne peut « voisiner » que si l'espace public permet d'accéder aux autres, jusqu'au bout de sa vie, malgré ses handicaps.

Patrice Leclerc, responsable du programme personnes âgées, Fondation de France

Une véritable évolution culturelle s'impose aux responsables des politiques urbaines, comme à tous les acteurs de l'aménagement urbain. L'adaptation de la ville aux seniors doit devenir un réflexe, une manière habituelle de penser et d'agir. Ils doivent anticiper les besoins, repenser les méthodes et les moyens d'intervention, ajuster pragmatiquement les savoir-faire. Il faut innover, concevoir des dispositifs efficaces, faciles à réaliser, économiquement viables.

Il ne saurait y avoir en l'espèce de programmes-types, de recettes miracles. On ne peut réussir qu'en engageant des démarches de transformation progressive bien adaptées aux réalités locales, et en développant des processus d'apprentissage collectifs, reposant sur le support d'un vécu connu et éprouvé, et non sur des opinions a priori. Les approches doivent être aussi larges, aussi globales et aussi décloisonnées que possible. Il s'agit toujours de viser l'optimisation globale du système. Parce que les relations entre mobilité et accessibilité dépendent de la répartition sur le territoire des résidences, des équipements et des emplois, la compatibilité des plans de déplacements urbains et des documents d'urbanisme est essentielle.

L'élaboration des PDU (Plan de déplacement urbain), mais aussi des PLU (Plan local d'urbanisme), est une occasion de rencontre

au niveau local de plusieurs partenaires, de plusieurs acteurs et de plusieurs secteurs d'activités : l'urbanisme, le social, les transports. Il n'est pas toujours évident de travailler ensemble ! L'objet du PDU et du PLU évolue : les questions urbaines se posent de plus en plus souvent dans leur globalité, et non plus sectoriellement : questions de transports pour le PDU, questions de droit du bâti dans le PLU... L'élaboration de ces documents doit prendre en compte les questions relatives aux personnes âgées.

Joël Yerpez, chercheur à l'INRETS - Département mécanismes d'accidents

La mobilité virtuelle accessible aux seniors

La mobilité se vit de plus en plus dans un espace public virtuel. Le réseau Internet peut devenir un média propice à l'intergénérationnel pour peu que les seniors soient nombreux à y accéder.

On recense actuellement environ 3 500 lieux d'accès public à Internet. Ces lieux sont majoritairement sous la responsabilité des collectivités locales ou d'associations implantées très localement. Selon une enquête, lancée en 2002, sur la fréquentation de ces lieux d'accès à l'espace public numérique, plus de 10 % des usagers ont plus de 60 ans. C'est exactement la même proportion de fréquentation que pour les 6 à 12 ans. Par conséquent, l'idée générale diffusée par les médias selon laquelle les personnes âgées ne savent pas se servir de l'Internet semble contredite par les faits.

Jean-luc Raymond, chargé de mission NTIC, ville du Plessis-Trévisé

L'Institut des Villes, lieu d'échanges entre les acteurs des politiques urbaines, a inscrit le thème « Villes et vieillir » à son programme d'analyses prospectives 2003.

Un partenariat spécifique a été mis en place avec la Fondation de France, qui mène une réflexion dans ce domaine, accompagne des expériences au niveau local, et la Fédération nationale des agences d'urbanisme qui participe elle-même au programme de la Fondation de France « Vieillir dans son quartier, dans son village - des aménagements à inventer ».

L'Institut s'appuie donc à la fois sur les expertises de la Fondation de France et celles de la FNAU.

Le comité de pilotage du groupe « Villes et vieillir » de l'Institut des Villes a été installé le 21 mai 2003.

Présidé par Bernard Labbé, maire de Gorcy, et vice-présidé par Serge Godard, président de Clermont Métropole, il regroupe :

- ▶ la Fondation de France,
- ▶ les représentants de quatre collectivités pilotes :
 - la ville de Toulon (avec comme partenaire technique le CAUE du Var et la direction Habitat du Conseil général),
 - l'agglomération de Clermont-Ferrand (appuyée par son agence d'urbanisme),
 - la Communauté de communes de Longwy (appuyée par l'agence d'urbanisme, Agape),
 - la ville de Saint-Denis (93) (en lien avec l'Association communautaire Santé-Bien-être),
- ▶ les associations nationales d'élus, membres de l'Institut des villes (AMF, AMGVF, AMVBF, FMVM, ADCF, ACUF),
- ▶ la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU),
- ▶ le secrétariat d'État aux Personnes âgées,
- ▶ le ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (CGPC),
- ▶ le ministère de la Ville et de la Rénovation urbaine (DIV),
- ▶ la Caisse des dépôts et consignations (Direction du renouvellement urbain),
- ▶ l'Institut des Villes.

Clotilde Tascon-Mennetrier,
chargée de mission à l'Institut des Villes,
coordinatrice du Comité de pilotage
« Villes et vieillir »

clotilde.tascon-mennetrier@
institut-des-villes.org

La Fondation de France, depuis 35 ans, porte le souci de l'amélioration de la vie quotidienne des personnes âgées, en étant attentive et respectueuse à ce qu'elles sont et à ce qu'elles souhaitent être.

Depuis deux ans, avec l'appel à projets « Vieillir dans son quartier, dans son village - des aménagements à inventer ensemble », la Fondation de France entend ouvrir la voie à une approche renouvelée de la vieillesse, une approche territoriale qui valorise la participation et la contribution des habitants âgés au développement local et au renouvellement urbain.

Il s'agit à présent d'affirmer la personne âgée comme habitante d'un territoire de vie en évitant le confinement, qu'il soit à domicile ou en établissement, et en ouvrant l'enjeu à d'autres acteurs que les seuls professionnels du champ gérontologique (politique de l'habitat, des transports, de l'urbanisme, du commerce, de la culture...).

Le programme Personnes âgées a déjà repéré une cinquantaine d'expériences et d'initiatives. Elles témoignent de nouvelles approches dans la conception de la vie collective.

Ces projets concernent :

- ▶ l'habitat, sa stabilité, son ouverture sur le monde extérieur,
- ▶ la vie quotidienne et la vie pratique : accessibilité des transports, des commerces, des services adaptés, des espaces conviviaux, accès à l'information...,
- ▶ la vie sociale : activités favorisant le faire ensemble, la rencontre, l'échange, les solidarités de voisinage entre les habitants,
- ▶ la médiation sociale : soutien dans le cadre de situations complexes au niveau familial, social, environnemental,
- ▶ la prospective : projets visant à installer une dynamique locale, à intégrer le vieillissement de la population à moyen et long termes dans les politiques publiques et/ou à en faire un support pour le développement du territoire.

L'heure n'est plus aux politiques « vieillesse » mais bien à une réflexion sur le vieillir. Quel que soit l'âge, la maladie ou le handicap, le désir de se sentir utile et en lien avec les autres est crucial. Quoi de pire que d'avoir le sentiment d'être seulement une bouche à nourrir, un poids pour les autres, pour ses proches, pour la société ?

À travers ses programmes, la Fondation de France s'engage, en soutenant des actions d'échange réciproque, principe de base d'une « société pour tous les âges » où chacun peut avoir le plaisir d'apporter, de recevoir et de rendre.

« Penser autrement » pour « faire autrement », c'est tout le sens des projets que la Fondation de France contribue à faire émerger à travers une démarche de « vieillir autrement ». Il s'agit là d'un véritable enjeu : jeter les bases d'une politique « préventive » du vieillissement afin d'éviter l'exclusion de nos aînés.

Patrice Leclerc,
responsable du Programme
Personnes âgées, Fondation de France
patrice.leclerc@fdf.org

La Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) est une association d'élus qui offre aux responsables de l'aménagement et des agglomérations et aux mille trois cents professionnels de son réseau technique un lieu de dialogue et d'échanges sur les questions urbaines. Elle rassemble une quarantaine d'agences, organismes partenariaux chargés des études de planification et d'aménagement dans les agglomérations françaises. Les agences d'urbanisme associent, autour des collectivités locales concernées, l'État et les autres partenaires du développement urbain, en vue d'une plus grande coordination et de l'harmonisation des politiques publiques dans les territoires urbains. Les agences ont commencé à aborder les problématiques du vieillissement à partir de 1995, à l'occasion de l'élaboration des schémas gérontologiques et de certains Programmes locaux de l'habitat (PLH).

En 2002, la Fondation de France a demandé à la FNAU de mobiliser son réseau afin de connaître l'état des travaux menés par les agences sur ce sujet.

En 2003, neuf agences (Brest, Toulouse, Clermont-Ferrand, Nancy, Dunkerque, Besançon, Longwy, Bordeaux et Reims) ont répondu à l'appel à projet de la Fondation de France, et leurs projets ou leurs démarches de réflexion ont retenu l'attention de la Fondation qui en a financé une grande majorité.

Certains projets très opérationnels portent plus spécifiquement sur un thème particulier comme la mise en place d'un service de transports adaptés aux personnes âgées. D'autres sont plus prospectifs et tentent de sonder les besoins des personnes âgées d'une manière globale et à long terme, dans le cadre de l'élaboration des SCOT par exemple. Pour accompagner le développement de ces projets et capitaliser les acquis méthodologiques, la FNAU organise durant l'année en cours une série de séminaires décentralisés dans les agences participant au programme de la Fondation de France.

Marcel Belliot,
délégué général, FNAU

fnau@fnau.org



INSTITUT DES VILLES



FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

