Sujet élaboré par une cellule pédagogique nationale

CONCOURS INTERNE ET TROISIÈME CONCOURS DE TECHNICIEN TERRITORIAL

SESSION 2018

ÉPREUVE DE RAPPORT TECHNIQUE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : AMÉNAGEMENT URBAIN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 27 pages.

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.
S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes technicien territorial au sein du pôle aménagement urbain et développement durable de la commune de Techniville (70 000 habitants).

Constatant l'augmentation de la part des personnes âgées au sein de la population, le maire souhaite faire évoluer sa politique d'urbanisme pour mieux prendre en compte leurs besoins en matière d'habitat et d'aménagement urbain.

Votre directrice de pôle vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur l'incidence du vieillissement de la population sur l'aménagement de la ville.

Liste des documents :

Document 1 : « La Loi relative à l'adaptation de la société au vieillissement » (extraits) – Dossier de presse – Ministère des Affaires sociales, de la Santé et des Droits des femmes – Janvier 2016 - 3 pages

Document 2 : « Volet 2 : adaptation de la société au vieillissement » (extrait de la LOI n° 2015-1776 du 28 décembre 2015 relative à l'adaptation de la société au vieillissement – *Journal officiel de la République française* – 29 décembre 2015 – 4 pages

Document 3 : « Les aménagements facilitateurs » (extrait de « Marche. Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public – Recommandations d'aménagement ») – Isabelle Pereyron – *Cerema* – fiche n° 02 – Collection Connaissances – Novembre 2016 – 9 pages

Document 4 : « Habitat favorable au vieillissement – La démarche rennaise » (extraits) – *Rennes.fr* – Octobre 2014 – 4 pages

Document 5 : « Mobilité urbaine et déplacements : les aînés aussi » (extrait) – *Intranet de la Ville de Rennes* – Pixel n° 52 – Septembre 2017 – 1 page

Document 6 : « Personnes âgées – Paris adopte un plan Seniors 2017-2021 et devient une ville amie des aînés » – Jean-Noël Escudié – *Caisse des dépôts des territoires* – 13 juin 2017 – 2 pages

Document 7 : « Penser la ville pour les personnes âgées » – Isabelle Raynaud – *LaGazette.fr* – 8 novembre 2017 – 2 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

DOCUMENT 1

LA LOI RELATIVE À L'ADAPTATION DE LA SOCIÉTÉ AU VIEILLISSEMENT

(extraits)

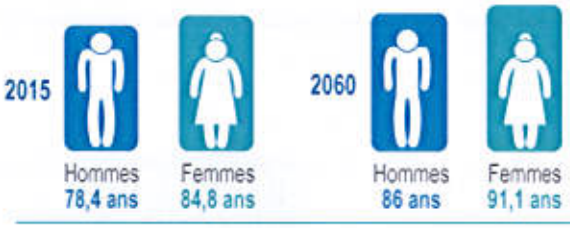
DOSSIER PRESSE

JANVIER 2016

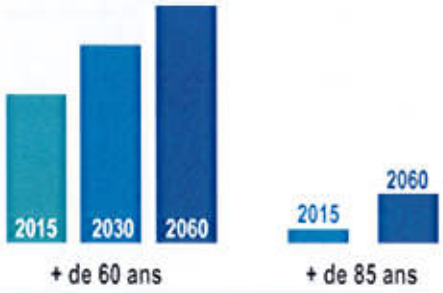
www.social-sante.gouv.fr

(...)

QUELQUES DONNÉES CLÉS...

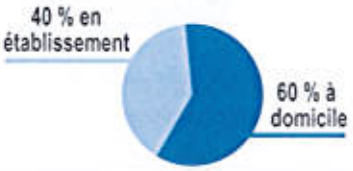


L'espérance de vie est **de 78,4 ans pour les hommes, 84,8 ans pour les femmes**. L'INSEE projette un allongement continu de l'espérance de vie d'ici à **2060**. Cette année-là, elle devrait être de **86 ans pour les hommes et 91,1 ans pour les femmes**.

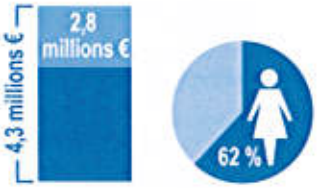


Les personnes âgées de **60 ans et plus** sont au nombre de **15 millions aujourd'hui**. Elles seront **20 millions en 2030** et près de **24 millions en 2060**. Le nombre des **plus de 85 ans** passera de **1,4 million aujourd'hui à 5 millions en 2060**.

La majorité des personnes âgées vieillissent dans de bonnes conditions d'autonomie. Seuls **8 % des plus de 60 ans sont considérés comme dépendants** (bénéficiaires de l'APA). **À 85 ans, seulement 1 personne sur 5 est en perte d'autonomie.** L'âge moyen d'entrée en perte d'autonomie est de **83 ans**.



On compte **1,2 million de bénéficiaires de l'APA** dont **60 % vivent à domicile** et **40 % en établissement**.



4,3 millions de personnes aident régulièrement un de leurs aînés. Parmi elles, **2,8 millions apportent une aide à la vie quotidienne à une personne âgée vivant à domicile. 62 % des aidants familiaux sont des femmes.**

L'ensemble des concours publics consacrés à la dépendance s'élève à **21,1 milliards d'euros** en 2011 dont **11 milliards d'euros pour le financement des soins**, **5,3 milliards d'euros au titre de l'allocation personnalisée à l'autonomie (APA)** et **2,1 milliards d'euros pour l'hébergement.**

(...)

1 MOBILISER TOUTE LA SOCIÉTÉ

La loi relative à l'adaptation de la société au vieillissement met en exergue le besoin d'une mobilisation de tous les acteurs. Qu'il s'agisse du secteur associatif, des collectivités locales ou des entreprises, il est nécessaire d'œuvrer nationalement, dans une dynamique de mobilisation collective, pour porter un nouveau regard sur la vieillesse.

DYNAMISER LA PRÉVENTION INDIVIDUELLE ET COLLECTIVE

- Permettre à tous les retraités l'accès à un dispositif de prévention individualisé.
- Développer l'organisation d'actions de prévention individuelles (repérage des fragilités) et collectives (activités physiques et ateliers de prévention : chute, dénutrition, mémoire).
- Déployer un plan national pour une politique du médicament adaptée aux besoins des personnes âgées.
- Agir contre l'isolement avec le déploiement sur tout le territoire d'équipes citoyennes bénévoles dans le cadre de la Mobilisation nationale de lutte contre l'isolement des âgés (Monalisa).

PRENDRE EN COMPTE LE DÉFI DÉMOGRAPHIQUE DANS L'AMÉNAGEMENT DES VILLES ET DES TERRITOIRES

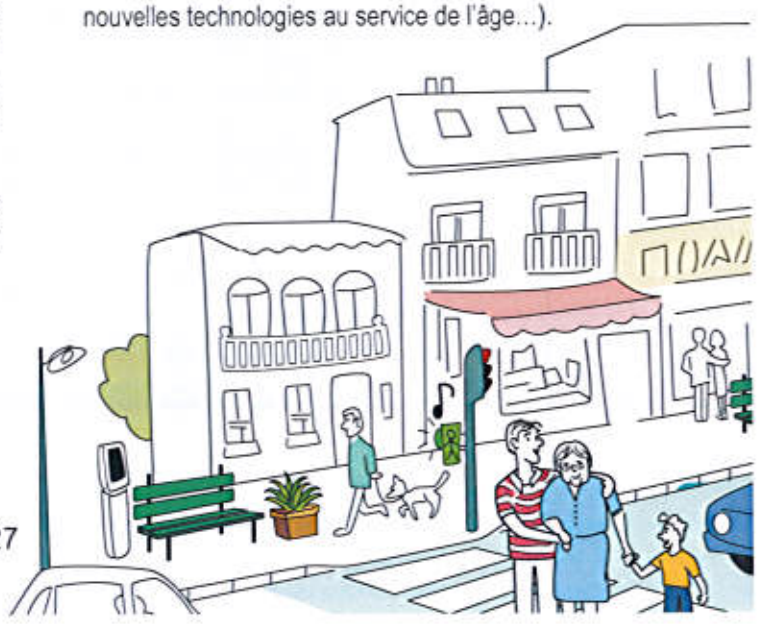
- Faire entrer les villes dans la dynamique « Ville amie des aînés » de l'Organisation mondiale de la santé et définir des « quartiers amis de l'âgé » (réunissant commerces, services publics, logements adaptés, transports et aménagements de l'espace).
- Intégrer les problématiques du vieillissement aux programmes locaux d'habitat et aux plans de déplacement urbain pour les transports.

RECONNAÎTRE L'ENGAGEMENT CITOYEN DES ÂGÉS ET DÉVELOPPER À TOUS LES NIVEAUX LES ÉCHANGES INTERGÉNÉRATIONNELS

- Valoriser l'engagement des personnes âgées auprès des jeunes en service civique, à travers la délivrance d'une attestation de tutorat.
- Mettre en œuvre des initiatives de transmission intergénérationnelle grâce à l'inscription des personnes âgées dans la dynamique mémorielle et le recueil d'archives de particuliers à l'occasion de la commémoration des deux guerres mondiales.

FAIRE DE L'ÂGE UN ATOUT POUR LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE ET L'EMPLOI

- Développer la filière Silver économie en région, au niveau national et à l'export, afin de faire de la France un leader mondial et de créer des emplois (secteur du logement, de l'aide à domicile, de l'industrie des nouvelles technologies au service de l'âge...).



(...)

FAIRE DU DOMICILE UN ATOUT DE PRÉVENTION

- Faciliter l'accès aux nouvelles technologies (télé-assistance, domotique) pour les personnes âgées aux revenus modestes.

ADAPTER LES LOGEMENTS AUX ENJEUX DU VIEILLISSEMENT

- Finaliser le Plan national d'adaptation des logements à la perte d'autonomie. 80 000 logements privés seront rénovés d'ici à 2017 avec la Caisse nationale d'assurance vieillesse (CNAV) et l'Agence nationale de l'habitat (ANAH).
- Dès 2015, 20 millions d'euros ont été attribués à l'ANAH dans le cadre du plan national d'adaptation des logements à la perte d'autonomie.
- **Le microcrédit :** un dispositif qui s'adresse à celles et ceux qui n'ont pas accès à un crédit bancaire classique, et dont le coût des travaux n'est pas entièrement pris en charge par l'ANAH et la CNAV.

Quelques chiffres

90 % des Français sont prêts à adapter leur domicile si leur état de santé se dégrade.

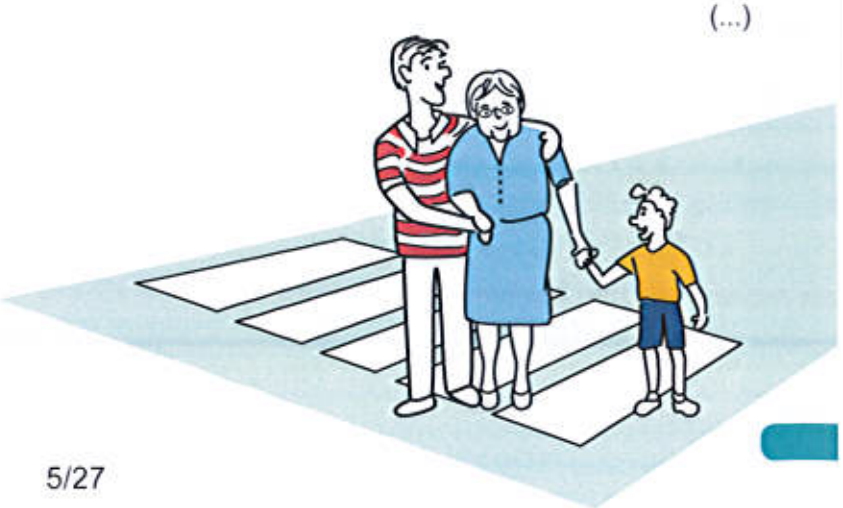
Aujourd'hui,
6 % seulement des logements sont adaptés à la vie quotidienne de personnes en perte d'autonomie.

450 000 chutes ont lieu chaque année, dont
62 % à domicile, entraînant
9 000 décès par an.

DONNER AUX PERSONNES ÂGÉES LE CHOIX DU MODÈLE D'HABITAT QUI LEUR CONVIENT

- Développer l'offre d'habitat intermédiaire ou regroupé.
- Moderniser les logements foyers, désormais appelés « résidences autonomie » grâce à :
  - > la création d'un « forfait autonomie » pour financer des actions de prévention ou d'animation ;
  - > un plan d'aide à l'investissement pour les résidences autonomie.
- Sécuriser le modèle des résidences services en distinguant la gestion des copropriétés de celle des services individuels, dont le paiement sera désormais conditionné à leur utilisation pour les nouvelles structures.

(...)



LOIS

LOI n° 2015-1776 du 28 décembre 2015 relative à l'adaptation de la société au vieillissement (1)

(...) VOLET 2: ADAPTATION DE LA SOCIÉTÉ AU VIEILLISSEMENT

C'est le cœur même du défi démographique que de concevoir et d'organiser les multiples effets de l'allongement de la vie et du vieillissement sur la société. L'objet de la présente loi n'est pas d'examiner de manière exhaustive tous ces effets, mais seulement ceux qui sont les plus directement et concrètement liés à la vie des âgés : logement, urbanisme, déplacements, économie et emploi.

Concevoir la place et le rôle des âgés dans la société et affirmer leurs droits constitue aujourd'hui un nouveau champ d'investissement dont les politiques publiques doivent s'emparer pour qu'ils se sachent au cœur de la cité, utiles, incontournables, en lien avec toutes les générations.

C'est aujourd'hui qu'il faut concevoir une société qui, dans une génération, comptera un tiers de personnes âgées de plus de 60 ans. Cette évolution suppose de travailler à des réponses spécifiques aux besoins liés à l'âge, mais aussi et surtout d'intégrer, dans les politiques publiques de droit commun et dans l'offre de biens et de services privés, cette réalité du vieillissement de la population.

La manière de voir les âgés et de penser les solidarités doit changer et s'adapter à la longévité, notamment en reconnaissant et en favorisant l'engagement des âgés, dans la famille en tant que grands-parents, ou dans la société civile en tant que citoyens, forts de leur expérience et de leur disponibilité.

Toutes les politiques publiques doivent prendre en compte la révolution de l'âge et le respect du libre choix des âgés dans leur projet de vie : le logement est à ce titre emblématique. Il est la première condition de l'autonomie. Il faut faciliter l'adaptation du logement privé et social, en conduisant une politique volontariste d'aménagement et de construction de logements adaptés. Il faut aussi développer des formes de logements intermédiaires qui répondent aux attentes de ceux qui ne souhaitent pas ou ne peuvent pas vivre dans un logement traditionnel. Au-delà du logement, il s'agit d'inciter les collectivités territoriales à intégrer dans leurs politiques urbaines l'enjeu de l'avancée en âge et à développer leurs efforts pour améliorer l'offre de transports, adapter l'urbanisme et accompagner les modes d'habiter et de vivre ensemble.

L'économie de notre pays elle-même doit être davantage tournée qu'aujourd'hui vers les besoins des âgés : création et adaptation des emplois au service des âgés, développement d'une nouvelle filière industrielle, avec la « silver économie », renforcement de l'effort de recherche et d'innovation ; autant d'opportunités d'emplois et de croissance pour la société française.

Le Défenseur des droits a affirmé dès 2005 que les discriminations liées à l'âge étaient en augmentation. L'âge est le troisième critère de discrimination après l'origine et le handicap. Toutes les mesures nécessaires pour les prévenir devront être prises, en concertation étroite avec le Défenseur des droits.

Enfin, adapter la société au vieillissement, c'est aussi préciser et renforcer les droits et libertés des âgés. Les personnes en perte d'autonomie, à domicile ou en établissement, doivent avoir la garantie que leurs libertés fondamentales seront respectées.

(...) 1.1. Faire du logement un levier majeur des politiques d'autonomie et du mieux-vieillir.

90 % des Français préfèrent adapter leur domicile plutôt que d'avoir à le quitter si leur état de santé se dégrade (sondage Opinionway pour l'Observatoire de l'intérêt général, 2012). D'où l'importance de réunir les conditions nécessaires à l'exercice d'un vrai « libre choix ».

Car le logement, à travers ses caractéristiques et sa localisation, conditionne aussi bien la capacité des personnes à vivre de manière autonome, que le maintien des relations sociales. Pour rendre possible et effective la priorité au domicile, l'adaptation des logements à l'autonomie est une nécessité absolue. Or, aujourd'hui, 6 % seulement des logements sont adaptés à la vie quotidienne des personnes en perte d'autonomie. Il faut attribuer à ce faible taux d'adaptation des logements une partie du trop grand nombre d'accidents domestiques impliquant des âgés : 450 000 chutes ont lieu chaque année, dont 62 % à domicile, entraînant 9 000 décès par an. Outre l'adaptation des logements, il est nécessaire de développer une offre la plus diversifiée possible de logements pour répondre aux attentes et aux besoins des âgés, en fonction de leur degré d'autonomie.

1.1.1. Développer des stratégies cohérentes d'adaptation de l'habitat, ancrées dans les outils de programmation.

Les schémas gérontologiques et les programmes locaux de l'habitat (PLH) établis au niveau des communes et intercommunalités doivent à l'avenir servir de supports à des politiques coordonnées d'adaptation de l'habitat au vieillissement et à la perte d'autonomie.

La loi garantit désormais que les PLH prennent en compte le sujet du logement des âgés. Le PLH devra prendre en compte les besoins liés à la perte d'autonomie. Les collectivités territoriales, avec leurs compétences et leurs champs d'intervention propres, harmoniseront leurs orientations, en lien avec les acteurs concernés (Agence nationale de l'habitat [ANAH], bailleurs sociaux, caisses de retraite, aménageurs, services sociaux...).

Les outils de programmation (dont les PLH) doivent également permettre de prendre en compte les problématiques territoriales de l'habitat des âgés qui dépassent les milieux urbains denses. Une attention particulière doit être portée, d'une part, au logement des âgés en perte d'autonomie en milieu rural, souvent éloigné d'une offre de services facilement accessible, et, d'autre part, au vieillissement des territoires périurbains, qui est l'un des défis des dix à vingt ans à venir.

1.1.2. Adapter les logements : le logement comme instrument de prévention.

En 2009, 85 % des ménages de 60 ans ou plus étaient logés dans le parc privé, dont 85 % étaient propriétaires de leur logement. Mais être propriétaire de son logement ne signifie pas être riche : 10,5 % des propriétaires disposent de ressources les plaçant sous le seuil de pauvreté. Certains propriétaires âgés ont donc besoin d'être fortement soutenus dans leur effort d'adaptation de leur domicile. Le Président de la République a fixé un premier objectif : l'Etat devra adapter 80 000 logements aux contraintes de l'âge et du handicap d'ici à la fin de son quinquennat. Le parc social, dont les locataires vieillissent, doit également s'adapter à cette nouvelle donne.

(...)

1.1.3. Diversifier l'offre de logements.

Entre la maison de retraite médicalisée et le domicile traditionnel, d'autres modes d'habitat peuvent répondre aux besoins des âgés. C'est le cas du logement intégrant des services, qui peut devenir une solution pertinente quand arrivent les premiers signes de fragilité. Il assure en effet sécurité, accessibilité et garantie d'une prise en charge médico-sociale.

Développer les logements-foyers ou « résidences autonomie ».

La présente loi donne un nouveau souffle aux logements-foyers rebaptisés « résidences autonomie », afin de transformer cette forme d'établissement médico-social alternative aux maisons de retraite médicalisées quand l'âgé est plus autonome que dépendant. Les résidences autonomie représentent une offre de l'ordre de 110 000 places installées, réparties dans 2 200 logements-foyers qui accueillent très majoritairement des âgés autonomes à l'admission, l'avancée en âge des résidents nécessitant souvent un accompagnement dans un but de préservation de leur autonomie. Initiés dans les années 1960, ils nécessitent aujourd'hui d'être revisités pour mieux remplir leurs missions.

Les logements-foyers datent pour la plupart des années 1960, 1970 et 1980. L'adaptation aux nouveaux publics (personnes en situation de handicap vieillissantes, personnes en précarité sociale), la mise en conformité réglementaire et l'amélioration continue des logements restent difficiles à financer. Afin de moderniser cette offre fragilisée, le plan d'aide à l'investissement de la CNSA sera abondé de manière exceptionnelle pendant trois ans pour aider ces structures à engager leurs travaux, en lien avec la CNAV, la Caisse des dépôts et consignations et les collectivités territoriales.

Les résidences autonomie ont une mission de prévention de la perte d'autonomie désormais reconnue et réaffirmée par la loi. Cette mission sera soutenue, pour ceux qui ne bénéficient pas du forfait soins, par un forfait « autonomie », afin de financer des dépenses non médicales permettant de préserver l'autonomie des résidents. La gestion du forfait autonomie, déléguée par la CNSA, relève des conseils départementaux dans le cadre de la nouvelle conférence des financeurs. Par ailleurs la présente loi autorise désormais, sous certaines conditions, l'admission dérogatoire en résidence autonomie de personnes relevant du GIR 4, à la condition que soit signée une convention avec un service de soins infirmiers à domicile (SSIAD), un service polyvalent d'aide et de soins à domicile (SPASAD) ou une maison de retraite médicalisée. Cela permettra de répondre plus finement à la diversité des réalités locales.

Les petites structures alternatives d'hébergement comme les « petites unités de vie » ou les maisons d'accueil rurales pour personnes âgées (MARPA) seront par ailleurs consolidées. Elles auront de nouveau la possibilité de s'adosser à une maison de retraite médicalisée, de bénéficier d'un forfait soins infirmiers ou de passer un partenariat avec un service de soins infirmiers à domicile.

Sécuriser le développement de l'offre de résidences-services.

Depuis une trentaine d'années, s'est développée la commercialisation d'immeubles, soit par accession à la propriété de lots, soit par la location de lots, offrant un logement non meublé, ainsi que des services plus ou moins diversifiés. Ces résidences-services s'adressent à des âgés autonomes, valides et semi-valides, de plus de 60 ans qui désirent vivre en appartement ou en maison, tout en profitant de la convivialité et de la sécurité assurées par les équipes en place.

Dans un contexte de développement de ces structures utiles, la loi prévoit plusieurs dispositions pour mieux maîtriser et rendre plus transparentes les charges pour les résidents et les copropriétaires. Pour les résidences-services à venir, le modèle des résidences avec services « à la carte », qui permet de mieux identifier le contenu et le coût des services, d'individualiser davantage les charges et de permettre à l'assemblée générale des copropriétaires de prendre plus facilement les décisions relatives au niveau de services, devient obligatoire.

Encourager l'habitat regroupé par l'élaboration d'une charte de bonnes pratiques intergénérationnelles.

De nombreuses collectivités territoriales développent des habitats regroupés, en rapport avec la réalité de leurs territoires et de leurs populations, avec le souci de la mixité intergénérationnelle. Des béguinages, des « babayagas », des « octaves », des résidences intergénérationnelles et autres dispositifs émergent, faisant naître des pratiques inégales. Il importe de référencer ces dispositifs. Un audit est lancé à cette fin pour les répertorier,

mieux les analyser et en dégager les aspects les plus intéressants. Une charte de bonnes pratiques, qui rappellera clairement les droits et les devoirs des locataires et des bailleurs, garantira les droits de chacun.

Ce type d'habitat regroupé, proposé également dans de nombreux territoires par des bailleurs sociaux, des mutuelles ou des associations à but non lucratif, doit être encouragé afin qu'un modèle de « résidences-services à coût social » émerge. Moins chères que les résidences-services privées, tout en restant en dehors de la sphère médico-sociale, ces initiatives correspondent aux attentes des citoyens, participent de la prévention de la perte d'autonomie et représentent une offre de logement intermédiaire plus accessible aux âgés aux revenus modestes.

1.1.4. Préparer l'architecture de demain des établissements pour personnes âgées.

Les maisons de retraite médicalisées, comme les structures accueillant des personnes handicapées, sont, à la fois, des lieux de soins et de vie. Ces lieux de vie doivent être conçus de manière à mieux intégrer les souhaits de vie privée des résidents, leur intimité et leur vie sexuelle. Il convient de sensibiliser l'ensemble des professionnels concernés à la qualité d'usage de ces établissements (étudiants en architecture, enseignants des écoles d'architecture, maîtres d'œuvre, maîtres d'ouvrage et financeurs publics). Les actions engagées auront notamment pour finalité de créer un réseau d'échanges et de compétences entre les acteurs de la conception des résidences autonomie, sur la base d'une convention entre les ministres chargés des personnes âgées, de l'autonomie, des personnes handicapées et de la culture.

1.2. Faire place à l'âge dans les politiques urbaines, dans une logique intergénérationnelle.

La ville et le territoire tout entier doivent s'adapter au vieillissement de la population, pour que l'espace urbain, les services et l'habitat soient accessibles à tous. Les âgés doivent être entendus pour faire évoluer les manières de penser l'aménagement et les déplacements, dans une logique de mixité intergénérationnelle. Les outils de programmation urbaine - programmes locaux de l'habitat, plans de déplacement urbain (PDU), notamment - devront prendre en compte cette réalité des besoins sociaux.

Promouvoir un urbanisme intergénérationnel.

De nombreuses collectivités territoriales ont commencé à développer des politiques urbaines permettant aux âgés de trouver des quartiers où l'on peut bien vieillir : une offre de logements accessibles et équipés, un environnement respectueux des exigences de l'accessibilité qui permet l'accès facile à des commerces et services de proximité, un transport en commun et une voirie accessibles, une intégration dans la vie sociale permettant de prévenir l'isolement, et dans un esprit de « vivre ensemble » propice à toutes les générations.

Afin de reconnaître et de favoriser ces initiatives, un protocole d'actions « Ville amie des aînés » s'appuie sur la démarche du même nom, définie par l'Organisation mondiale de la santé et le réseau francophone des villes amies des aînés. Ce protocole d'actions, qui repose sur le volontariat des collectivités, a pour objectif de créer des conditions favorables au vieillissement pour permettre d'accueillir, sans exclusive, tous les âges. Ce protocole d'actions est validé à la suite d'un audit participatif mené avec les personnes âgées, de la modification des documents d'urbanisme et du repérage de zones favorables à une haute qualité de vieillissement (HQV). Il permet de bénéficier d'une prise en compte pour les appels à projets du fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce (FISAC), de la mobilisation des associations sportives et de la coopération des services de l'Etat pour mener, en lien avec la collectivité, des projets d'habitats regroupés intergénérationnels.

Les âgés devront également être mieux associés à la définition des politiques d'aménagement des territoires. Une première étape concernera l'évolution des commissions communales d'accessibilité. L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées et visant à favoriser l'accès au service civique pour les jeunes en situation de handicap, ratifiée par le Parlement à l'été 2015, élargit la composition de ces commission communales, qui suivent la mise en accessibilité du cadre bâti, des transports et de la voirie, aux associations représentatives de personnes âgées. Mais il s'agit également de veiller à ce que, dans toutes les instances de concertation sur les projets d'aménagement, la préoccupation de l'adaptation à tous les âges puisse être portée.

Développer des politiques et une offre de mobilité qui prennent en compte les âgés.

Il est nécessaire de garantir l'accessibilité et la sécurité des déplacements des âgés, que ce soit à pied, dans les transports en commun ou lorsqu'ils se déplacent en utilisant leur véhicule personnel ; d'où la nécessité d'adapter la ville au vieillissement, mais aussi de développer les moyens de déplacement innovants.

Il est important d'affirmer le droit à la mobilité pour les âgés.

L'idée, malheureusement trop répandue, selon laquelle il faudrait imposer une visite médicale à partir de 75 ans, voire instaurer un nouvel examen du permis de conduire pour les âgés, est en contradiction complète avec les faits. Les âgés ne sont pas plus que les autres impliqués dans des accidents de la route : un cinquième des morts au volant a plus de 65 ans quand un sur deux a entre 18 et 45 ans. En revanche, la mortalité est plus forte avec l'âge en cas d'accident, en raison de la plus grande fragilité des personnes. Les piétons âgés sont aussi beaucoup plus exposés. Ils représentent plus de 50 % des piétons accidentés et tués.

Une action résolue doit être conduite pour permettre une mobilité sécurisée à travers des déplacements plus sûrs, motorisés ou non, des véhicules innovants, qu'ils soient individuels ou collectifs, mais surtout des modes de transport et des services qui répondent aux besoins des âgés et les rassurent. Complétant l'action du médecin traitant et du pharmacien, qui ont été sensibilisés à la détection des débuts de fragilité possibles au volant, ces alternatives seront développées, constituant la meilleure réponse à la discrimination qu'induirait l'appréciation de la faculté de conduire uniquement en fonction de l'âge.

Désormais le public des âgés figurera, de par la loi, spécifiquement parmi les publics pris en compte par les plans de déplacement urbains (PDU). Par-delà la mise en accessibilité, déjà prise en compte, il s'agira d'intégrer la qualité d'usage (sécurité, mode de conduite, accès à l'information...) et d'inciter au développement de modes de transport innovants.

La loi ouvrira également aux âgés l'accès aux « services conseils en mobilité » mis en place par les autorités organisatrices des transports (AOT) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, afin qu'ils soient mieux informés sur les possibilités de mobilités existantes.

Une étude sur les plateformes et les centrales de mobilité, lancée par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, permettra non seulement de recueillir et de diffuser les bonnes pratiques des collectivités les plus innovantes, mais encore de passer en revue les moyens possibles pour encourager leur création, notamment dans les zones rurales.

Par ailleurs, les industriels développent des initiatives pour produire des véhicules ou des équipements pour véhicules adaptés aux âgés. Afin d'inciter le secteur industriel français à innover dans ce champ, un réseau d'acteurs des transports à destination des âgés se structure autour de la « silver mobilité », rassemblant grands industriels, entreprises innovantes et représentants des transports publics, pour travailler sur l'offre de l'avenir. Cette offre permettra aux transporteurs publics de développer des transports communs qui répondent aux problématiques des âgés : stress, accès à l'information délicat, crainte... Tout cela doit faciliter l'usage des transports publics.

Pour permettre le développement de certains de ces nouveaux véhicules, l'élaboration d'un statut spécifique dans le code de la route est nécessaire. Ce statut juridique sera abordé dans le cadre du groupe de travail sur « le partage de l'espace public et la sécurisation des modes actifs » piloté par la délégation à la sécurité et à la circulation routières.

La marche est le mode de déplacement privilégié par les âgés, en particulier lorsqu'ils avancent en âge et restreignent le périmètre de leurs déplacements. Le futur plan national d'action pour les mobilités actives contribuera notamment à valoriser la marche mais aussi à mieux sécuriser l'espace public pour les piétons. Parallèlement, la délégation à la sécurité et à la circulation routières prolongera, en lien avec tous les acteurs concernés, ses efforts de sensibilisation pour sécuriser les piétons âgés.

(...)

Cerema

Marche

Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public

Recommandations d'aménagement

Fiche n° 02 - novembre 2016

Collection | Connaissances

(...)

Les aménagements facilitateurs

Les difficultés pour se déplacer ou séjourner dans l'espace public proviennent de facteurs personnels (état de santé, perception du danger) mais aussi de facteurs environnementaux liés à l'aménagement.

Un espace public conçu avec les usagers

Le préalable consiste à analyser la mobilité à une échelle globale pour s'assurer de la continuité des cheminements et de leur cohérence avec les services auxquels ils permettent d'accéder. Cette vision d'ensemble est donnée en intégrant les besoins des seniors dans un plan piéton[4], lui-même en adéquation avec le PAVE[5]. La participation des personnes âgées et des professionnels pour l'élaborer permet une cohérence avec les besoins réels. Il est important également de parvenir à recueillir la parole de ceux qui renoncent à se déplacer.

Ensuite, avant tout aménagement, il convient de faire un audit de l'existant pour s'assurer du respect des règles de l'art. Les correctifs qui en découlent sont parfois suffisants pour supprimer les dysfonctionnements. Ainsi, la réglementation accessibilité qui bénéficie à tous est un premier pas pour répondre aux besoins des seniors.

Les associer, du diagnostic au suivi, et se poser des questions spécifiques permet de s'assurer que leur mobilité sera possible et sûre.

Un espace public accueillant

L'espace public donne-t-il envie de se déplacer et d'y séjourner ?

L'observation des déplacements des seniors a montré des prises de risque plus importantes en état de stress, d'inconfort ou de fatigue, comme une traversée de rue sans attention aux dangers pour rejoindre un trottoir plus ombragé, des toilettes ou un banc.

Les conditions de bien-être peuvent être subjectives (attractivité, ambiances...) ou très concrètes (cohérence, lisibilité, présence d'arrêt de transports en commun, de mobilier de repos...).

(3) CETE Sud-Ouest, Enjeu senior en sécurité routière – Midi Pyrénées, Rapport DREAL Midi-Pyrénées, novembre 2013.

(4) Le plan piéton permet de définir et de mailler les itinéraires piétons prioritaires.

(5) PAVE : Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

• *Une cohérence des cheminements avec les usages*

Des cheminements continus prioritaires sont à aménager entre les points générateurs de déplacements. Pour ne pas provoquer des prises de risque en cas de fatigue, ces cheminements devront si possible éviter la traversée de grands axes routiers (forte densité, vitesse importante, grande largeur) et rester les plus directs possibles. Une réflexion sur les usages à l'échelle locale est nécessaire pour que les aménagements soient en adéquation avec ceux-ci. Ainsi lorsque le positionnement des traversées ne correspond pas aux lignes de désir, elles ne sont pas empruntées par les usagers, parfois au détriment de leur sécurité.

• *Un espace lisible*

Chaque usager doit pouvoir percevoir rapidement et sans équivoque quelles sont les règles d'usages de l'espace. La lisibilité est renforcée par :

- des cheminements identifiables visuellement et tactilement ;
- un aménagement qui incite à prendre la direction souhaitée ;
- l'utilisation homogène d'aménagements et de matériaux associés aux usages. En particulier, le choix de motifs et de différences de couleurs qui ne doivent pas pouvoir être confondus avec des différences de niveaux ;
- un jalonnement, avec une taille de caractères et un contraste adaptés donne des repères supplémentaires. Il peut indiquer la direction des lieux d'intérêt et un temps de parcours, ce qui permet de rassurer les personnes sur l'itinéraire à suivre.

Source : Cerema

Une personne mal-voyante peut confondre les motifs du revêtement avec des dénivelés

• *Des lieux attractifs à proximité*

La présence de commerces, services, espaces publics, conviviaux et agréables, à proximité du domicile, suscite l'envie de sortir.

• *Des ambiances agréables*

Au-delà de la proximité, la qualité du paysage et le confort sont des moteurs de déplacement.

Des espaces à l'abri du vent ou de la pluie sont recherchés en hiver, alors que ce sont plutôt des espaces ombragés qui motivent les sorties en été. Les matériaux (caractéristiques thermiques, glissance) et la couleur des revêtements, ainsi que la dimension et l'orientation des voiries (ombres portées selon le moment de la journée, circulation de l'air) sont à accorder avec le climat local.

D'autres aspects contribuent au plaisir de la marche :

- les plaisirs sensoriels : paysage, propreté, odeur agréable, calme ;
- le sentiment de sécurité : l'éclairage urbain, la fréquentation, l'attention des autres usagers, le respect des règles de priorité par exemple.

Des ambiances différentes doivent être offertes pour répondre aux besoins de chacun selon les moments. Par exemple, des lieux tranquilles pour se reposer, ou animés pour observer et participer à la vie de la cité.

Source : Anne Faure – Rue de l'Avenir

Cet espace public ombragé est très apprécié en période estivale

• *Des transports en commun accessibles*

Le territoire de vie peut être étendu par l'utilisation des transports en commun avec des arrêts suffisamment proches les uns des autres (moins de 150 m selon les recommandations de l'ouvrage de P.-M. Chapon *« Adapter les villes au vieillissement »*), ce qui peut être en contradiction avec la recherche d'un bon niveau de service sur le plan de la régularité et du temps de transport par les autorités organisatrices de la mobilité.

• *Des espaces de repos bien répartis*

La présence de bancs ou de sièges à intervalles réguliers le long des cheminements permettent d'éviter la fatigue lors des déplacements. Des espaces de repos sont également à implanter aux abords des pôles attractifs et lieux d'attentes comme les arrêts de transports en commun, les parvis.

Source : Cerema

Les assises aux abords d'un pôle attractif assurent repos et convivialité

Source : Cerema

Les passants et les joueurs utilisent la clôture du terrain de boules pour une pause.

Source : Cerema

Le banc à proximité d'une traversée fournit un espace de repos pour reprendre son souffle

Selon l'état de santé des seniors, si la distance entre deux sièges est trop longue, le mobilier de repos peut être complété par des appuis (murets, appuis ischiatiques) en complément des bancs pour des pauses courtes sans nécessité de se relever, par exemple avant les traversées, ou sur une pente longue.

Ce mobilier peut être mutualisé avec d'autres usages (arrêts de transport en commun, bornes anti intrusion, bordures, bacs pour la végétation, limites d'espaces, gestion des dénivelés), ce qui permet de multiplier les possibilités offertes.

• *Des pentes à équiper*

Un dévers et une pente faibles limiteront la fatigue, et solliciteront moins les articulations.

Des mains courantes constituent également des aides à la marche complémentaires qui peuvent éviter des chutes, notamment avant les traversées sur les abaissés de trottoirs à pente forte, dans les cheminements en pente, le long des escaliers, et aussi à plat, sur les îlots refuges.

• *Des toilettes accessibles*

Le manque de toilettes est l'élément le plus cité comme obstacle à la mobilité des seniors[5]. Ces toilettes publiques doivent être en nombre suffisant, propres, bien situées, signalées, accessibles, assez grandes et faciles d'utilisation. En effet, le caractère anxiogène de certaines installations automatiques est à prendre en compte, car il peut en dissuader l'usage.

Un espace public praticable

L'espace public permet-il de marcher sans risque important de chuter ou d'être accidenté ?

Sur les cheminements, le principal enjeu de sécurité est lié aux chutes. Il s'agit donc ici de donner la possibilité de se déplacer en évitant les chutes dues à la fatigue, aux problèmes d'équilibre, aux obstacles non repérés, par exemple.

• *Un cheminement bien dimensionné*

La largeur du cheminement est à adapter au flux piétonnier pour permettre un déplacement avec éventuellement un système d'aide à la marche sans se faire bousculer.

Les cheminements accessibles sur voirie et espaces publics dans la réglementation

L'article 1 du décret n° 2006-1658 définit les critères nécessaires à assurer un cheminement accessible aux personnes handicapées : « Le sol des cheminements créés ou aménagés n'est pas meuble, le revêtement n'est pas glissant, et ne comporte pas d'obstacle ».

L'article 1 et les annexes de l'arrêté du 15 janvier 2007 et l'arrêté du 18 septembre 2012 viennent préciser les prescriptions techniques.

Ces caractéristiques répondent aussi aux besoins des seniors.

(6) *COST, Pedestrians'Quality Needs, Final Report, 2010*

Source : Cerema

Le cheminement est éloigné de la circulation

Sur les axes où un flux routier dense et/ou rapide ne peut être évité, les trottoirs sont à dimensionner plus largement pour permettre d'éloigner les piétons de la circulation.

• *Un revêtement confortable*

Une surface de revêtement stable, plane sans être glissante en toute condition climatique et de façon pérenne évite les difficultés rencontrées par les seniors mal-marchants.

En cas de revêtement modulaire, les joints sont à soigner particulièrement. Les racines d'arbres sont parfois sources de déformation des revêtements : le choix d'espèces à faible développement racinaire est à étudier à proximité des cheminements prioritaires en prêtant attention à leur plus grande sensibilité au vent.

Source : Cerema

Les piétons choisissent le revêtement le plus confortable

• *Des cheminements sans dénivelés ou adaptés*

Dans la mesure du possible, le cheminement est à aménager sans ressaut et sans déclivité pour le piéton. Le dénivelé est alors franchi par les véhicules (bordure biseautée au droit des entrées / sorties de garage, chaussée surélevée au droit des traversées).

Des dénivelés sur le cheminement peuvent provoquer des chutes, même s'ils sont de faible hauteur.

Source : Cerema

Le cheminement ne présente pas de ressaut pour le piéton

Ils doivent pouvoir être identifiés en tant que tels, visuellement et tactilement, ou équipés de garde-corps.

Pour franchir des dénivelés plus importants, l'équipement mixte avec une pente et un escalier accompagnés de main courante ou d'appuis (même pour quelques marches) permet à la personne de choisir et d'adapter son itinéraire en fonction de ses propres difficultés.

• *Des cheminements sans obstacles*

Le dégagement de l'espace de cheminement est à faire respecter :

- installer le mobilier urbain et les panneaux publicitaires hors cheminement ;
- contrôler le stationnement non autorisé des voitures, deux-roues motorisés, vélos, etc. ;
- contrôler le débordement des terrasses ;
- gérer le stockage des poubelles ;
- veiller à ce qu'il n'y ait ni végétation ni obstacles en saillie ;
- délimiter les chantiers…

Tout obstacle à proximité doit être suffisamment repérable et détectable, notamment les marches d'escalier.

Source : Cerema

Aucun obstacle ne vient gêner le cheminement

- *Des cheminements sécurisés lors des chantiers*

Les seniors ont du mal à s'adapter aux modifications de leur environnement et sont alors particulièrement vulnérables. Un cheminement sécurisé, praticable et bien signalé est à proposer dès que le cheminement habituel est modifié.

Source : Cerema

La clôture du chantier préserve un cheminement sans obstacle

- *Un entretien régulier*

Les déjections canines, les feuilles, le verglas, la neige en particulier sont responsables d'une grande partie des chutes sur les trottoirs. L'entretien et la réparation des ornières sont à assurer rapidement sur les trottoirs comme sur les chaussées traversées.

- *Des aménagements cyclables sur chaussée*

Hors aire piétonne, zone de rencontre et zone 30, la présence d'aménagements cyclables sur la chaussée (voie réservée ou double sens cyclable, par exemple) évite les pratiques illégales sur le trottoir, source de stress et de déséquilibre pour les seniors.

Une rue apaisée

La rue laisse-t-elle la place à tous les usagers de manière équilibrée ?

Pour que la vie locale puisse se déployer dans les rues, il est nécessaire de structurer et de hiérarchiser le réseau viaire :

- quelques voies plus rapides sont à cibler pour permettre le transit ;
- le reste du réseau est réservé à la desserte locale à faible vitesse permettant ainsi la cohabitation sereine avec les autres usagers de la rue.

Les itinéraires piétons prioritaires pour les seniors pourront être définis dans le cadre d'un plan piéton : par exemple les axes animés, plus sécurisants, reliant des services souvent utilisés.

- *Une vitesse de circulation modérée*

La rue devient un espace stressant pour les seniors lorsque la vitesse des véhicules est importante et/ou le flux dense, notamment lorsqu'ils ont à traverser la chaussée.

Il est également nécessaire de modérer fortement la vitesse dès lors que les cheminements piétons sont situés en voirie étroite, afin d'éviter que le moindre écart leur soit fatal.

Ainsi la généralisation d'une vitesse limitée à 30 km/h dans l'agglomération, hormis sur les voies destinées à assurer le transit, est propice à permettre le partage équilibré des rues.

Les cheminements prioritaires pour les seniors peuvent être intégrés dans des aires piétonnes ou des zones de rencontre comprenant des espaces de cheminement préservés de la circulation, suggérés et facilement identifiables.

La vie locale peut être mise en évidence par du mobilier urbain ou de la végétation non générateurs de masques, plaçant l'automobiliste en position « d'invité »... Des équipements spécifiques, comme une surélévation ou une diminution de la largeur de chaussée, des chicanes, contribuent également à l'apaisement des vitesses.

Une autre manière de modérer la vitesse, notamment à l'approche des carrefours, consiste à établir la priorité à droite de façon systématique. Ceci sécurise la traversée des piétons qui sont mieux perçus par les conducteurs en mouvements tournants.

- *Une bonne perception réciproque entre les usagers*

La plupart des accidents ont pour origine une perception tardive d'autres usagers.

- *Voir et être vus*

Il est particulièrement important que conducteurs et piétons puissent voir et être vus notamment dans les espaces de traversée potentielle.

Les espaces où la visibilité n'est pas bonne (zones de stationnement, contre-allées, entrées et sorties de véhicules...) sont à écarter des cheminements et traversées ciblés comme prioritaires par le plan piéton.

L'éclairage du cheminement et des zones de traversée potentielle est à organiser pour ne pas présenter de zones d'ombre.

L'implantation des passages piétons et l'aménagement des abords doit prendre en compte de manière prioritaire le champ de vision des piétons et des conducteurs. Il est ainsi recommandé de ne positionner aucun passage piéton dans une courbe ou trop proche à l'avant des arrêts de transport en commun. De plus, la présence d'éléments susceptibles d'accentuer l'éblouissement (surfaces réfléchissantes) ou de masques (stationnement,

mobilier urbain, végétaux) sont à vérifier dans les conditions d'usage.

Il est également recommandé de libérer les zones aux abords des traversées de tout stationnement de véhicules motorisés, y compris de deux-roues motorisés, notamment en neutralisant les places de stationnement délimitées pour les véhicules dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton. Cette zone libérée peut être aménagée avec du stationnement vélo, un espace de repos ou d'attente, de la végétation basse entretenue régulièrement[7].

L'aire d'attente des piétons sur la zone de traversée peut également être avancée par rapport à la chaussée, ce qui permet en plus de modérer les vitesses.

Source : Cerema

La végétation masque le piéton qui s'apprête à traverser

Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA)

Le décret 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement a créé une nouvelle catégorie d'infraction « le stationnement très gênant » verbalisé à 135 €.

Cette mesure modifie les articles du code de la route en ce qui concerne le stationnement sur les espaces dévolus aux piétons et cyclistes et la circulation des cyclistes[8].

- Entendre les dangers

La perception auditive avertit souvent plus tôt que la vue de la présence d'autres usagers. Or, de plus en plus de véhicules sont silencieux, comme les tramways, les véhicules électriques, les vélos, les gyropodes... En outre, les personnes appareillées baissent le son de leur prothèse en environnement bruyant pour éviter la gêne auditive. Les véhicules silencieux sont alors détectés très tardivement, d'autant plus lorsque les capacités auditives déclinent. Hors aire piétonne et zone de rencontre, il est donc nécessaire de rendre perceptible visuellement et tactilement le passage sur les espaces utilisés par des véhicules silencieux : limites des pistes cyclables ou gabarit limite d'obstacle pour le transport guidé ou les bus à haut niveau de service. Des limites asymétriques sans danger pour les vélos permettent à la personne de savoir si elle est positionnée sur le cheminement qui lui est dédié.

Des traversées équipées

Les zones possibles de conflit sont-elles bien gérées ?

Les traversées sont, par principe, des lieux utilisés par les piétons et les véhicules et donc susceptibles de générer des conflits d'usage.

La traversée des piétons dans le code de la route

Principe de prudence

Article R412-6

Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.

Priorité du piéton

Article R. 415-11

Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre.

Article R. 412-37

Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules. Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention.

Aux intersections à proximité desquelles n'existe pas de passage prévu à leur intention, les piétons doivent emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.

On note que les passages piétons ne donnent pas de priorité supplémentaire d'un point de vue réglementaire. Ils ajoutent une contrainte pour les piétons (les utiliser s'il en existe à moins de 50 m) mais donnent en contrepartie une visibilité sur l'endroit potentiel de traversée.

(7) Cerema, Fiche PAMA 10, Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 à 10 m en amont du passage piéton, mai 2016

(8) Cerema, Fiche PAMA 8, Mieux faire respecter les cheminements piétons et les aménagements cyclables, septembre 2015

• *Une transition trottoir / chaussée adaptée*

L'équipement avec une bande d'éveil de vigilance contrastée est nécessaire pour que le piéton malvoyant détecte qu'il arrive sur un endroit circulé. L'absence de dénivelé et un revêtement de bonne planéité (sur l'interface entre la chaussée et le cheminement, d'une part, et sur la chaussée au droit de la traversée, d'autre part) évitent aux seniors d'avoir à se focaliser sur la gestion de leur équilibre. De surcroît, l'analyse des traversées a montré que c'est essentiellement à la montée et la descente du trottoir que les seniors sont plus lents que les autres classes d'âge, ce qui leur laisse ensuite un temps insuffisant pour terminer leur traversée en présence de feux.

Source : Délégation ministérielle à l'accessibilité - E. Alexandre

L'attention portée à la gestion de l'équilibre ne permet pas toujours le contrôle du trafic

Quel que soit le temps, le revêtement ne doit pas être glissant. L'entretien est donc à assurer ainsi que la bonne gestion de l'écoulement des eaux.

Le passage du cheminement à la chaussée, peut se faire (hormis le cas particulier des zones de circulation apaisées) :

- en dénivelé en présence de trottoirs : la pente de l'abaissé doit être la plus faible possible et laisser la place pour un espace de cheminement plan. Tout en étant en deçà du seuil réglementaire, la pente de l'abaissé peut être une source de déséquilibre pour certains seniors, notamment si le temps d'attente en station debout est long. Un appui utilisé comme une main courante ou un assis debout est une aide appréciable qui peut éviter des chutes ;
- à niveau par une surélévation de la chaussée au droit de la traversée. La traversée à niveau évite au senior mal-marchant d'avoir à gérer son équilibre à la transition trottoir / chaussée. De plus, cet aménagement limite de fait la vitesse des véhicules qui ont à franchir le dénivelé.

Source : Délégation ministérielle à l'accessibilité - E. Alexandre

Une flaque d'eau peut représenter un obstacle difficilement franchissable

Source : Cerema

Le plateau traversant offre un cheminement à niveau et oblige les véhicules à modérer leur vitesse

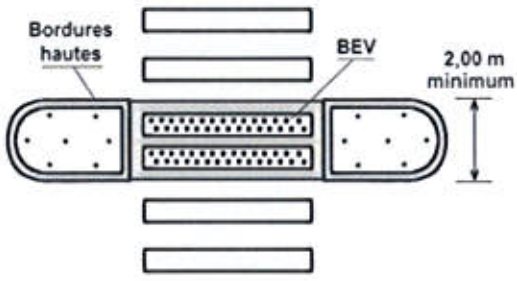
• *Des refuges pour fractionner les traversées*

Les îlots refuge sont recommandés pour les rues de deux voies et plus où un fort trafic ne peut être évité.

Les seniors peuvent y faire une pause et prendre les informations pour le deuxième sens de circulation.

Leurs caractéristiques sont :

- ***dimension*** : profondeur de 2,00 m minimum offrant la place nécessaire pour l'accueil d'une personne mal-marchante avec déambulateur, une personne aveugle avec chien guide ;



Source : « Voirie urbaine - Guide d'aménagement » Cerema, mai 2016

Dimension d'un îlot central (BEV : bande d'éveil de vigilance)

- ***limites*** : accueil à niveau avec la chaussée et entouré de limites hautes ;
- ***équipements*** : avec des bandes d'éveil de vigilance (BEV), un dispositif de choix d'itinéraires et de guidage en présence de plusieurs cheminements possibles, des barres d'appuis perpendiculaires à la chaussée de part et d'autre (si ces derniers dispositifs ne constituent pas de danger pour les deux-roues motorisés et si la voirie ne fait pas partie d'un itinéraire de transports exceptionnels).

Source : Cerema

Cet îlot équipé d'un espace de repos autorise une pause en milieu de traversée

La largeur des îlots en baïonnettes est à adapter aux flux piétons afin que les seniors qui se déplacent lentement ne risquent pas de se faire bousculer.

- ***Une gestion anticipée des conflits***

- les passages piétons hors feux

Les passages piétons apportent une sécurité illusoire. Les seniors en particulier font une confiance excessive dans la protection de l'aménagement et sont moins vigilants. Le passage piéton présente malgré tout l'avantage d'être lisible pour le conducteur qui y respecte plus facilement la priorité. Leur implantation ne doit pas être systématique mais résulter d'une analyse des usages et du contexte, dont la visibilité.

Dans tous les cas, les traversées piétonnes matérialisées sont à équiper de bandes d'éveil de vigilance pour avertir les seniors malvoyants qu'ils entrent dans un espace potentiellement circulé.

La zone d'attente est à dimensionner en fonction des flux piétonniers pour permettre au senior de choisir le moment de traverser sans se faire bousculer. Elle peut être équipée de mobilier non masquant, permettant de marquer une courte pause avant de traverser.

L'exposition au trafic automobile doit être la plus courte possible soit en réduisant le nombre de voies, soit par des avancées de l'aire d'attente, soit en fractionnant la traversée par un refuge en particulier en présence de deux sens de circulation.

- les traversées équipées de feux

La présence de feux piétons rassure les seniors, mais elle les rend moins vigilants vis-à-vis du trafic automobile. Se croyant protégés, les seniors ne vérifient pas systématiquement l'arrivée de véhicules potentiellement dangereux :

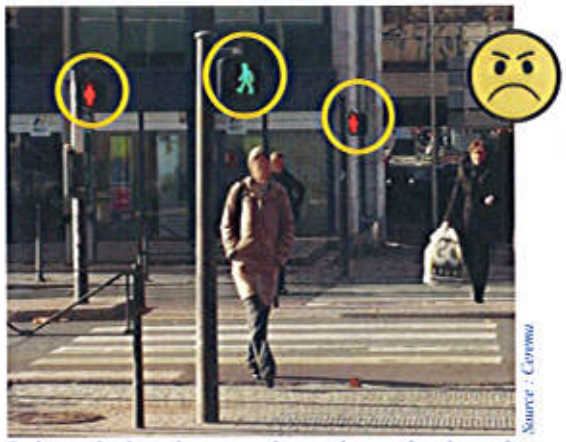
- véhicules franchissant le feu au rouge ;
- véhicules effectuant une marche arrière ou un demi-tour ;
- véhicules qui tournent trop vite et qui ne sont pas en état de céder le passage aux piétons qui traversent au vert l'axe sécant.

La pertinence de la gestion d'une traversée piétonne par feux est avant tout liée au contexte du trafic (volume/vitesse). Leur conception repose sur le respect d'un certain nombre de règles avec en point d'orgue la cohérence entre la géométrie et le fonctionnement des feux. La qualité des équipements et leur bonne implantation sur le terrain doivent garantir une visibilité sans éblouissement des feux. Ils ne doivent si possible être visibles que des personnes auxquelles ils sont destinés. Il en va de même pour l'audibilité des répétiteurs sonores de feux pour personnes aveugles et malvoyantes.

En Floride, un signal vocal spécifique a été testé : il encourage les piétons à regarder les véhicules juste avant le signal visuel. Il a permis de réduire le nombre de collisions en mouvement tournant.

Des durées de vert piéton généreuses sont nécessaires aux seniors pour limiter le stress induit par la traversée. On peut retenir les critères suivant :

- une durée minimale de 10 secondes de vert est nécessaire pour que les personnes distraites ne manquent pas le vert ;
- la durée de vert doit permettre à un senior qui commence sa traversée en début de vert, de finir sa traversée avant la fin du vert, pour éviter



Source : Cerema

La lecture des feux piétons est rendue complexe par la présence de trois feux visibles simultanément

le stress engendré par le rouge. On retiendra une valeur de 0,8 m/s pour le calcul ;

- la possibilité d'ajuster la durée du vert piéton avec une télécommande activée par le senior[9] ;
- des détecteurs de piétons couplés à un programme intelligent[10] permettent également de moduler les durées de vert en fonction du volume de piétons, de leur vitesse de déplacements, etc.

En l'absence de baïonnette, les traversées dissociées en deux temps sont à éviter, car elles sont particulièrement accidentogènes. En effet, l'absence de baïonnette rend difficile l'identification de la double traversée pour tout piéton. Ainsi, la personne âgée, souvent préoccupée par la gestion de son équilibre, ne contrôle pas toujours l'état du feu sur la deuxième traversée.

Sur les traversées piétonnes isolées (hors intersection), peu fréquentées, et si le trafic de véhicule le justifie, des passages piétons spécifiques (PPS) peuvent être installés[11]. Ce dispositif de passage piéton intelligent fait stopper les véhicules pour les piétons qui hésitent à traverser. En l'absence de piéton, les feux sont éteints. Ils le restent également lorsque le piéton traverse sans marquer l'arrêt à l'entrée du passage piéton.

En conclusion

Les difficultés rencontrées par les seniors sont révélatrices des manques et dysfonctionnements de l'espace public. Les recommandations qui précèdent visent à améliorer la sécurité de tous les piétons.

Pour les seniors, elles sont indispensables pour permettre leur mobilité piétonne et donc leur participation à la vie de la cité.

(...)

(9) Expérimentation à Enschede aux Pays-Bas : 70 % des seniors qui ont testé ce dispositif ont pu, à nouveau, utiliser des chemins auxquels ils avaient renoncés.

(10) Système Puffin (Pedestrian User-Friendly Intelligent) testé au Royaume-Uni. Les expérimentations ont montré une diminution des conflits piétons-véhicules.

(11) Cerema, Fiche PAMA 15, Passages piétons spécifiques, mars 2016

Habitat favorable au vieillissement

DOCUMENT 4

La démarche rennaise (extraits)

rennes.fr
VIVRE EN INTELLIGENCE

ÉDITORIAL

Bien vieillir à Rennes, bien vieillir chez soi

Les aînés souhaitent pouvoir vivre le plus longtemps possible à leur domicile, rester acteurs de leur vie et de la cité, continuer à s'engager pour leurs familles, dans leur quartier et dans la vie associative. C'est une chance pour Rennes. L'opportunité de vivre une ville toujours plus solidaire
et apaisée, une ville pour tous. Mais, c'est aussi un enjeu majeur. Les seniors représenteront près d'un quart de la population rennaise en 2040, et il en sera dans les mêmes proportions sur l'ensemble de la France. Pour ces raisons, nous devons nous donner les moyens de leur proposer un environnement rassurant, dans une ville accessible, avec, dans chaque quartier, des commerces et des services
de proximité, une mobilité facilitée et la possibilité
de participer à une vie sociale. Le développement d'un habitat favorable au vieillissement constitue ainsi le premier axe du plan d'actions «Rennes, ville-amie des aînés». Nous souhaitons concevoir et proposer un habitat qui prenne
en compte et anticipe le vieillissement, tout en favorisant la mixité des âges. Cette plaquette, à destination des professionnels de l'aménagement, de l'urbanisme, de la promotion immobilière et de l'habitat, est le résultat d'un travail collectif. Son objectif est de partager une vision globale de l'adaptation de Rennes au «bien vieillir», par des opérations nouvelles, en ZAC ou en secteurs diffus, ou par réhabilitation des logements existants, sociaux ou privés. Une démarche qui s'accompagnera, à terme, comme nous nous y sommes engagés, de l'inscription de la dimension du vieillissement dans les documents de planification urbaine.

Nathalie Appéré maire de Rennes

Véra Briand
adjointe au maire déléguée
aux personnes âgées et au handicap

(...)

L'ENJEU, UN LOGEMENT ADAPTÉ DANS UN ENVIRONNEMENT URBAIN BIEN ÉQUIPÉ ET ACCESSIBLE

Les personnes âgées ou vieillissantes ont, comme tout un chacun, des aspirations et des attentes diverses. Toutefois, elles expriment des besoins spécifiques qui influent fortement sur leur mobilité, leur indépendance et leur qualité de vie : soutien à domicile, accessibilité de la ville, proximité des services... À ces préoccupations s'ajoutent celles du coût, soit du logement neuf, soit de l'adaptation et de l'isolation thermique des logements anciens.

Impulsée par les élus du secteur solidarité, la réflexion autour de l'habitat favorable au vieillissement a débuté en 2010, dans le but initial d'élaborer un cahier des charges qui s'imposerait aux opérateurs (aménageurs, promoteurs, bailleurs sociaux et gestionnaires). Pilotée au niveau technique par la Direction des Personnes Âgées de la Ville, une démarche globale, pluridisciplinaire et participative s'est engagée en 2011.

Cette démarche est entrée dans sa phase opérationnelle en 2013 et fait l'objet d'un dispositif d'évaluation. Elle vise à mieux prendre en compte la population âgée actuelle et future sur le territoire rennais en développant une offre d'habitat adapté, dans un environnement urbain accessible et propice aux échanges intergénérationnels.

Trois enjeux ont ainsi été identifiés

- **Déterminer** les conditions favorables à l'habitat des personnes âgées.
- **Développer** la conception d'une urbanisation qui favorise l'autonomie solidaire des personnes vieillissantes ou âgées.
- **Enrichir** les documents de planification urbaine par des propositions ou préconisations.

Une démarche globale, pluridisciplinaire et participative

La méthode de travail retenue a d'emblée favorisé une démarche transversale croisant plusieurs politiques sectorielles : transports, déplacements, accessibilité, commerce, habitat, urbanisme, gérontologie...
Cette approche a permis une articulation entre des décisions et des actions de plusieurs élus, services ou directions de la Ville et de Rennes Métropole.
La réflexion s'est appuyée sur des expertises, des ressources internes et externes, d'une part, et sur une participation active d'habitants dont une majorité d'aînés, d'autre part.
Au total, une soixantaine de participants a contribué à ce travail, répartis en 3 groupes : Habitat adapté du CODEM[1], Aménagement-Urbanisme et Habitants.

(1) CODEM : Comité d'Observation de la Dépendance et de Médiation (instance regroupant les acteurs de la gérontologie et de l'habitat sur le territoire rennais).

LE REPÉRAGE DES SECTEURS FAVORABLES

Le travail de recensement des bailleurs sociaux permet de disposer d'une base de données précise pour réhabiliter le parc social et le doter de logements adaptés en conséquence.

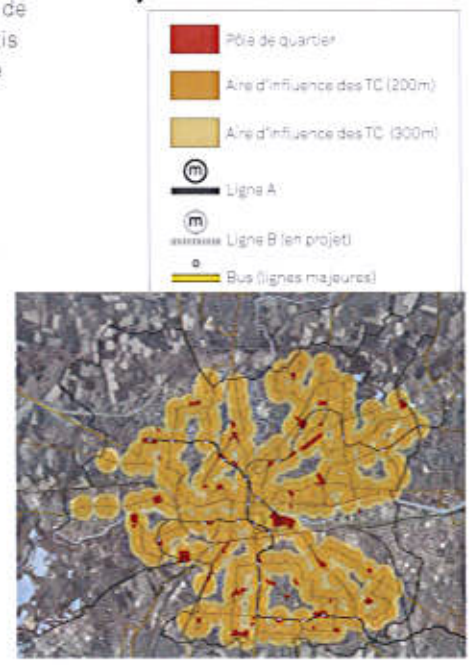
Cependant, les priorités d'intervention définies dans le plan stratégique de patrimoine (PSP) de chaque bailleur sont limitées à la classification d'adaptabilité des bâtiments (A, B, C, D et E) et à la proximité de commerces et de transports en commun. La mise en rapport avec le territoire et les autres déterminants de l'habitat favorable à l'accompagnement du vieillissement n'est donc que partielle. Pourtant, les caractéristiques historiques, urbanistiques et sociodémographiques font que chaque quartier ou chaque secteur ne peut pas accueillir de la même manière les populations âgées.
Par ailleurs, la démarche globale concerne les logements neufs en renouvellement urbain ou en opération d'aménagement, mais aucune donnée n'est actuellement disponible pour juger du potentiel d'accueil des différents secteurs rennais.
De ces constats, il a été décidé de réaliser un diagnostic urbain et social des secteurs favorables à l'accompagnement du vieillissement sur le territoire de Rennes. Ce travail est mené depuis 2012 par la Ville de Rennes (Service Études Urbaines, en lien avec la Direction des Personnes Âgées).

La cartographie générale

Dans le but de repérer les secteurs les plus favorables à l'habitat des personnes âgées ainsi que pour prioriser les interventions des différents acteurs, le territoire rennais a été « radiographié » pour identifier les secteurs correspondant au croisement des polarités de quartier (commerces et services de proximité) et des transports en commun (autour des stations de métro et arrêts de bus des lignes majeures), dans un rayon de 200 à 300 mètres. Au total, près de 50 secteurs d'étude apparaissent, répartis de manière homogène sur la ville. Dans le diagnostic (audit urbain) réalisé en 2010 auprès des personnes âgées rennaises, la confrontation aux réalités des situations a permis d'éprouver la pertinence du rayon de 200 mètres qui, suivant les contextes et la topographie, peut être ajusté et étendu jusqu'à 300 mètres.

Les aires d'influence des pôles de quartier...

...ont été croisées avec celles des lignes de transport en commun majeures...



L'habitat intergénérationnel, une nouvelle forme de vie sociale

En parallèle d'une démarche de réhabilitation de leur parc de logements, les acteurs de l'aménagement et bailleurs sociaux développent et expérimentent également d'autres formes d'habitat et de vie sociale répondant aux besoins des personnes âgées : ce sont les programmes intergénérationnels. Le principe est de mixer au sein d'un îlot d'habitat des logements séparés et autonomes habités par des ménages âgés, des familles et des étudiants, avec des espaces communs de convivialité permettant l'échange et le partage. Les logements sont aménagés pour améliorer l'accessibilité et la sécurité. Ils sont localisés à proximité de commerces de proximité et services médico-sociaux, mais offrent surtout aux personnes âgées une intégration dans la vie sociale, limitant ainsi l'isolement et la solitude de certains aînés.

La résidence Simone de Beauvoir

Dans l'agglomération, la première opération de ce genre a été inaugurée en 2010 : l'ancienne caserne Mac-Mahon, devenue résidence intergénérationnelle « Simone de Beauvoir » et gérée par un bailleur social (Espacil Habitat), accueille 86 logements locatifs sociaux, une maison-relais, un accueil de jour et un restaurant.

Elle intègre des critères de "Haute qualité du vieillissement", notamment via une charte de fonctionnement intergénérationnel, destinée à créer un réseau d'échanges et de solidarité entre ses habitants.

La résidence côté intérieur, avec un jardin central accessible à tout l'ensemble de logements de l'opération ZAC Mac-Mahon

Didier Gouray

- L'accueil de jour Kérélys au service des personnes âgées désorientées (maladie d'Alzheimer et apparentées) est géré par l'association ARGO et peut accueillir 10 personnes.
- La maison-relais est gérée par l'association ESPOIR 35 et favorise la qualité de vie des personnes sujettes à des troubles psychiques.
- Le restaurant associatif jusqu'en 2013 a été animé et géré par l'association ARGO (lieu de rencontre, de détente et de réunion en plus d'être un lieu de restauration). Depuis mars 2013, ce lieu géré par un restaurateur a gardé sa fonction d'espace de rencontres et d'animation pour les habitants de l'Espace Simone de Beauvoir.

DOCUMENT 5

Source Intranet Ville de Rennes
Pixel n°52 - Septembre 2017

MOBILITÉ URBAINE ET DÉPLACEMENTS : LES AÎNÉS AUSSI

Dans le cadre du plan d'actions « Rennes, Ville Amie des Aînés », la direction des Personnes Âgées a engagé cette année une démarche portant sur la mobilité et les déplacements des personnes âgées. À cette occasion, un groupe projet interservices a été récemment constitué.

La Ville de Rennes a rejoint en 2011 le Réseau des Villes Amies des Aînés (ReVAA) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) avec la volonté de proposer aux habitants une ville accessible qui leur offre un cadre de vie accueillant quel que soit leur âge et leur handicap (Rennes Métropole est également membre de ce réseau depuis mars 2017). Pour répondre à cet objectif, la direction des Personnes Âgées (DPAg) a coordonné entre 2010 et 2012 un diagnostic qui a permis de recueillir les témoignages des aînés et des partenaires (services à domicile, professionnels, aidants familiaux...) sur leurs besoins et attentes avant d'enclencher un plan d'actions articulé autour de 3 axes majeurs : l'habitat, la prévention de l'isolement et la communication en direction des aînés.

Cette année, Véra Briand, ajointe à la Maire de Rennes déléguée Personnes Âgées et Handicap et élue référente ReVAA, a décidé le lancement du 4e axe de ce plan d'actions (parmi les 8 thématiques* définies par l'OMS) autour des questions de mobilité et de déplacements des personnes âgées. Un thème à fort enjeu pour les aînés, synonyme d'autonomie et d'une meilleure participation à la vie sociale et citoyenne. « *Ce n'est pas une thématique tout à fait nouvelle pour nous* assure Viviane Pihan, responsable de la DPAg. *Lorsque nous avons travaillé ces dernières années sur l'habitat favorable au vieillissement, des sujets relatifs aux déplacements ont naturellement émergé. Par exemple, dans le cas de la construction d'une résidence intergénérationnelle, il faut aussi se pencher sur les places de stationnement ou les arrêts minute aux abords du bâtiment, de la présence d'une station de métro ou de lignes de bus à proximité.* »

1ère réunion du groupe projet interservices le 15 septembre

Approche transversale et participative

C'est un dossier, on l'aura compris, qui implique une approche globale et transversale à la croisée de plusieurs politiques publiques menées par la Ville de Rennes et Rennes Métropole. Pour en cerner tous les contours, un groupe projet interservices a donc été créé en septembre. Son rôle sera notamment de nourrir les réflexions en cours, de contribuer au nouveau diagnostic en identifiant les actions engagées et en pointant les manques et difficultés, d'étoffer les propositions du plan d'actions et de participer à l'organisation d'un séminaire au début de l'année 2018. De nombreux services y sont conviés : le service Mobilité urbaine, la direction Aménagement urbain et Habitat, la direction de la Voirie, la direction des Jardins et de la Biodiversité, la direction de la Communication, le Bureau des temps, les directions de Quartiers et bien sûr la DPAg. D'autres services rejoindront le groupe projet dans un 2ème temps.

« Il y a eu beaucoup d'évolutions depuis le diagnostic réalisé en 2012. Les arrêts de bus du réseau STAR sont désormais par exemple tous accessibles. Le covoiturage s'est énormément développé. Un plan de mise en accessibilité des voiries et de l'espace public a été mis en place. Cependant des difficultés demeurent : l'accès à certains lieux, la sécurité dans les bus : la peur de chuter au départ ou à l'arrivée, le manque de mobiliers d'assises sur certains parcours... Nous allons donc continuer à enrichir collectivement ce diagnostic afin d'identifier des pistes d'amélioration et d'innovation » souligne Viviane Pihan. Tout ce travail sera mené en concertation avec les citoyens, les acteurs du territoire (associations, Kéolis, SNCF...), les aînés.... Ces derniers vont d'ailleurs prochainement tester les itinéraires du plan piétons de la Ville de Rennes. Une initiative lancée grâce à la collaboration entre le service Mobilité urbaine et la DPAg.

**Les 8 thématiques définies par l'OMS pour favoriser le développement d'un milieu urbain adapté aux besoins des aînés : l'accessibilité des espaces extérieurs, des bâtiments et des lieux publics, les transports et la mobilité, l'habitat et logement, le respect et la reconnaissance sociale, le vivre ensemble, la culture et les loisirs, l'information et la communication, la solidarité et l'engagement bénévole, les services sociaux et de santé.*

DOCUMENT 6

https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr

Personnes âgées - Paris adopte un plan Seniors 2017-2021 et devient une ville amie des aînés

13/06/2017 Jean-Noël Escudié / PCA

Citoyenneté - Associations - Jeunesse Habitat - Urbanisme - Paysage Social - Santé

© *fotolia* |

Le conseil de Paris a adopté, lors de sa session des 7 et 8 juin, un plan en faveur des seniors couvrant la période 2017-2021. Ce "schéma parisien en direction des seniors" a été adopté à l'unanimité. Il ne doit pas être confondu avec un schéma gérontologique classique, comme en atteste la très faible place donnée aux structures d'hébergement comme les Ehpad. Pour Anne Hidalgo, ce plan "change le regard sur les seniors, qui ne doivent plus être vus simplement au regard de la dépendance, mais de façon positive, optimiste et constructive". Il vise les 470.000 Parisiens de plus de 60 ans, soit 20,8% de la population de la capitale (contre une moyenne nationale de 24,4%).

Une démarche participative

Sa première originalité est d'avoir été conçu selon une démarche participative. Ainsi, un "Silver Think Tank" - en français un "laboratoire d'idées sur le bien-vieillir" - a rassemblé 44 chercheurs, experts et responsables associatifs, qui se sont penchés sur différents thèmes relatifs au vieillissement en milieu urbain, afin d'alimenter la réflexion collective.

La ville a ensuite mené une importante concertation citoyenne auprès des seniors. Pour cela, 2.800 Parisiens de plus de 60 ans ont été tirés au sort sur les listes électorales, "en prenant en compte la représentation de la diversité des vingt arrondissements parisiens", en vue de participer à une conférence citoyenne. Dans ce cadre, 180 seniors de tous âges ont participé à des ateliers de travail, "au cours desquels ils ont pu échanger sur leurs modes de vie, leurs attentes et leurs besoins". Ces rencontres ont débouché sur la rédaction d'un rapport servant de base au plan.

Trois axes directeurs et quinze engagements

Le plan comprend trois axes directeurs d'inégale importance : l'information et la communication à destination des seniors ; les seniors, acteurs du développement de Paris, ville inclusive et innovante ; la prévention et l'accompagnement des fragilités. Ces trois axes directeurs se déclinent en quinze "engagements", sur lesquels la délibération est un peu avare de précisions.

Le premier axe se limite à un engagement de garantir la circulation, la qualité et la lisibilité de l'information à destination des seniors. Le second axe est plus riche, avec six engagements.

Ceux-ci prévoient ainsi d'encourager la participation des seniors retraités à la vie de la cité, de renforcer les liens intergénérationnels, de favoriser l'adaptation des logements aux spécificités liées à l'âge, de construire une ville accessible et d'accompagner la mobilité, mais aussi d'encourager une innovation adaptée à l'avancée en âge et de soutenir l'usage du numérique.

Le troisième axe est le plus fourni, avec huit engagements. Excepté le dernier - consistant à favoriser l'accessibilité financière et la qualité de l'accueil en établissement d'hébergement -, ces engagements sont fortement tournés vers le maintien à domicile et l'adaptation de la ville au vieillissement. Il s'agit, par exemple, d'accompagner les moments de transition pour anticiper les fragilités, de renforcer la protection des seniors dans la ville, de développer l'accompagnement des personnes les plus fragiles et les plus précaires ou encore de lutter contre l'isolement. Le plan prévoit aussi de promouvoir la bientraitance et de prévenir les discriminations, de soutenir la vie à domicile et d'accompagner les aidants.

Paris, 90e ville amie des aînés

En pratique, le plan égrène diverses mesures concrètes, comme l'offre sportive en encourageant par exemple la randonnée ou la location de vélos électriques ou à trois roues, le développement d'innovations en domotique ou en mobilité par des start-up, ou encore la relance du logement intergénérationnel avec des étudiants. Il est également prévu de créer six "maisons des aînés et des aidants", avec un guichet unique pour s'informer et centraliser les aides. Un système de pension de famille est également à l'étude pour accueillir les SDF vieillissants, de même qu'une réflexion va être engagée sur la possibilité d'un "viager" municipal.

L'adoption de ce "schéma parisien en direction des seniors" s'accompagne de l'adhésion de la ville de Paris, le 19 juin, au Réseau francophone des villes amies des aînés, présidé par François Rebsamen, le maire de Dijon. Cette adhésion constitue un renfort de poids pour l'association, qui compte à ce jour 89 collectivités adhérentes, dont déjà quelques grandes villes comme Angers, Besançon, Bordeaux, Brest, Dijon, Grenoble, Le Havre, Lyon, Metz, Mulhouse, Nancy, Nice, Rennes, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon et Toulouse. La ville de Paris rejoint aussi deux autres grandes villes ou capitales francophones : Bruxelles et Genève.

la gazette

DOCUMENT 7

N° 2389
lundi 6 au dimanche 12 novembre 2017

INNOVATIONS &MP; TERRITOIRES

AMÉNAGEMENT

Penser la ville pour les personnes âgées

POURQUOI ?
Pour éviter que les personnes âgées ne s'isolent, elles doivent pouvoir continuer à sortir de chez elles, même si leur mobilité se réduit avec l'âge.
POUR QUI ?
Dans le cadre des travaux de voirie, nombre de communes souhaitent inclure les seniors dans leur plan de mobilité, en prenant en compte leurs besoins.
COMMENT ?
Afin de répondre aux besoins de déplacement des plus âgés, les communes doivent mettre en place des politiques transversales, entre social, transport, logement...

Repas des anciens, colis de Noël, sorties culturelles de temps à autre... La vision que l'on peut avoir des actions des mairies pour lutter contre l'isolement des personnes âgées reste assez classique. Et très parcellaire.

Pourtant, de très nombreuses communes ont élargi leur éventail et, de plus en plus, imaginent leur aménagement urbain en fonction des seniors. Car ne pas rester seul chez soi, c'est d'abord avoir la possibilité de continuer à sortir. Avec l'âge, l'usage d'une voiture devient parfois difficile, il faut donc se déplacer à pied, sans pour autant pouvoir faire des kilomètres ou sauter d'un bus à l'autre.

BESOIN DE MOBILIER URBAIN

En moyenne, une personne âgée ne peut ainsi marcher que de 300 à 500 mètres environ avant de devoir faire une pause. Donc de devoir s'asseoir. Retirer un banc revient peut-être à empêcher quelqu'un de continuer à aller faire son marché ou à acheter son pain. A Saint-Germain-au-Mont-d'Or (2 400 hab. , métropole de Lyon), c'est en marchant que des volontaires du conseil des seniors ont identifié les bons et mauvais points de la commune, et les lieux où des structures de repos étaient nécessaires entre les zones d'habitation et les commerces et services. En 2016, la métropole de Lyon, qui a la compétence pour la commune, a installé de nouveaux bancs, là où ils étaient désirés.

A Rennes (213 500 hab.), un cahier des charges a été conçu pour spécifier les besoins. « Des seniors, des personnes handicapées et des ergothérapeutes ont participé à son élaboration », détaille Véra Briand, adjointe au maire, déléguée aux personnes âgées et au handicap.

Du mobilier a été testé pour permettre d'installer des structures plus atypiques que les classiques bancs, comme des chaises ou des assises en béton. « La direction des jardins se sert désormais de ce cahier des charges pour la commande publique et, autant que possible, nous définissons les emplacements d'installation avec les habitants », ajoute-t-elle.

Mais la ville ne s'est pas arrêtée là : elle a également cartographié précisément les logements favorables au vieillissement. Les bailleurs sociaux ont fait le diagnostic de leurs habitations pour connaître le nombre de logements adaptés, adaptables et ceux qui ne peuvent - et ne pourront jamais - l'être. Par ailleurs, Rennes a aussi été divisée en une quarantaine de secteurs où ont été recencés, outre les difficultés géographiques, les commerces, les services, les médecins, les transports... « Le but était de cibler les zones où les aménagements de mobilier urbain sont intéressants », explique Véra Briand. Installer des bancs le long d'un chemin, c'est bien, sur la route vers le médecin ou le boulanger, c'est mieux. « Il faut penser la ville pour permettre à tous d'y habiter : si on installe des personnes âgées dans un bâtiment neuf, adapté, mais que les trottoirs autour de l'immeuble ne sont pas finis, vous les empêchez de sortir », rappelle l'élue.

IMPOSER DE LA TRANSVERSALITÉ

Mais si la marche est le premier moyen de déplacement des ainés, il ne faut pas oublier de leur permettre de s'approprier les transports en commun qui peuvent être offerts. A Besançon (116 700 hab.), la ville a lancé, en 2014, l'opération « Transportez-vous ! » Le principe : proposer des accompagnements individualisés, par des jeunes, pour faire découvrir aux personnes âgées les moyens de transport de l'agglomération : bus, tramway, mais aussi cyclopousse ou voitures en partage. Au-delà de cette action ponctuelle, Besançon a réfléchi pour que perdure l'expérience, grâce à des bénévoles, et que soient organisées des sorties de groupe pour aider les ainés à ne plus avoir peur de ses modes de transport.

Des collectivités commencent aussi à travailler avec le Centre de ressources et d'innovation mobilité et handicap (Ceremh). Son objectif est de soumettre des solutions innovantes pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite. A Sceaux (19 500 hab. , Hauts-de-Seine), le Ceremh a ainsi organisé des ateliers pour présenter à des personnes âgées vivant à domicile ou en logements-foyers des tricycles, qui leur permettent de se déplacer plus loin qu'à pied, tout en étant plus stables que des vélos. Le village de Meaulne doit rapidement entamer des démarches avec le Ceremh afin de compléter ses aménagements urbains (lire ci-contre).

Pour que cela fonctionne, il faut donc travailler transversalement, avec tous les services de la mairie. « Pour chaque thématique, je commence par un séminaire avec les élus concernés. J'ai également à mon côté une responsable de projet très investie, qui a su faire le lien avec les autres services de la ville. L'objectif est de présenter de nouvelles manières de fonctionner - n'induisant pas de tâches supplémentaires -, qui mettent en valeur des actions déjà réalisées pour le bénéfice de tous et qui, de facto, aident les personnes âgées », explique Véra Briand.

ÉCOUTER LES HABITANTS

En tant que responsable au sein du Réseau francophone des villes amies des ainées, Véra Briand diffuse les méthodes mises en place à Rennes. « Il faut se donner le temps », conseille-t-elle avant tout. Les nouveaux projets rennais, pensés actuellement, ont ainsi vocation à être mis

en place progressivement, « pour arriver à des choses intéressantes à la fin du mandat », indique-t-elle.

La participation des usagers est également une étape essentielle à la mise en place de la démarche « amis des aînés ». Réussir à écouter les besoins, qui sont parfois très différents de ce qui a été imaginé par les élus et les techniciens, est le premier pas pour des aménagements vraiment utiles. Par ailleurs, parler des seniors, sans prendre en compte l'âge, n'a pas de sens : les jeunes retraités n'ont pas du tout les mêmes besoins que des personnes de 75 ans, qui elles-mêmes demandent des aménagements différents d'aînés de plus de 85 ans.

Cela signifie qu'il faut accepter de prendre le temps, de rencontrer et de faire parler ces publics. « Mettre des bancs, c'est bien mais cela ne suffit pas, explique ainsi Pierre-Olivier Lefebvre, délégué général du Réseau francophone des villes amies des aînés (lire p. 45). Un fauteuil urbain avec des accoudoirs qui les aide à se relever est souvent plus efficace. » Encore faut-il qu'une personne âgée ait testé les deux solutions... ■

par Isabelle Raynaud

ENCADRÉS DE L'ARTICLE

AVANTAGE

Les aménagements sont un plus pour l'ensemble des habitants qui, eux aussi, peuvent en profiter.

INCONVÉNIENT

Pour que la démarche fonctionne, elle doit se faire en transversalité. Il faut donc un engagement fort de tous les services et une bonne coordination.

L'EXPERT - « Aujourd'hui, il y a deux ou trois générations de retraités »

« Quand on parle de mobilité, il faut penser rythmes différents, d'autant plus lorsque les usagers avancent en âge. Il s'agit de considérer la fragilité des personnes âgées, avant même leur perte d'autonomie. Aujourd'hui, il y a deux, voire trois, générations chez les personnes à la retraite, le message ne peut pas être le même. Il faut donc former tous les acteurs, pas seulement les services chargés de la gérontologie. La signalétique doit, par exemple, être adaptée : les lieux où l'on installe les panneaux, leur contraste… Les modifications de la vision doivent entrer en ligne de compte. Respecter, ainsi, la règle d'accessibilité sur les contrastes des marches - distinguer la première et la dernière -, c'est bien, mais on peut aussi le faire pour toutes les marches, ce qui aide les aînés. »

Les conférences des financeurs

La loi du 28 décembre 2015 d'adaptation de la société au vieillissement a créé les conférences des financeurs, qui permettent aux acteurs de se rencontrer pour prévoir, ensemble, des politiques de prévention en direction des personnes âgées.

Un moyen d'échanger entre communes et départements sur des aménagements urbains.

Meaulne-Vitray (Allier) 900 hab. - Rénover le cimetière, l'aménagement auquel personne n'aurait pensé

« Ce que nous voulons le plus, c'est permettre aux personnes âgées de rester actives dans leur environnement. » Pierre-Marie Delanoy, alors maire de Meaulne (800 hab., intégrée depuis le 1er janvier 2017 à la commune nouvelle de Meaulne-Vitray), est très clair sur les objectifs de la politique menée dans le village. Car, malgré un budget limité, pas question de laisser de côté près du quart de la population. En 2014, un questionnaire a été envoyé aux 150 habitants de plus de 70 ans pour qu'ils indiquent leurs attentes en termes d'aménagement. « Le cimetière a, ainsi, fait l'objet de demandes dont nous n'avions pas connaissance », raconte l'élu. En dénivelé, avec un seul point d'eau en bas de la côte et aucun banc, il n'est pas pratique pour les personnes ayant des problèmes de mobilité… Des travaux ont donc été engagés (un accès par la partie haute, de nouvelles places de parking…), pour environ 5 000 euros.

Meaulne propose également six cannes-sièges, à emprunter en mairie, pour que les personnes âgées puissent plus aisément se déplacer dans le centre-ville. Derniers gros travaux, des toilettes publiques, installées en juin pour 45 000 euros, dont 10 000 de subvention du département. La commune ne veut pas s'arrêter là, elle vient de s'allier avec Vitray, qui va aussi consulter les seniors. « Nous allons interroger les 60-70 ans de Meaulne, pour travailler avec eux sur la prévention à la dépendance, durant les deux ans à venir. »