

### ÉPREUVE DE RAPPORT

**NOTE OBTENUE : 16,13 / 20**

A Madame la Directrice de Pôle

le 12 avril 2018

#### RAPPORT TECHNIQUE

sur l'incidence du vieillissement de la population sur l'aménagement de la ville

Commune de Techniville – Aménagement urbain et développement durable

Les courbes démographiques évoluent, l'espérance de vie augmente régulièrement. Elle devrait progresser jusqu'en 2060 (86 ans pour les hommes et 91 ans pour les femmes). Les personnes âgées sont 15 millions aujourd'hui en France, elles seront de 24 millions en 2060. Face à ce vieillissement de la population, les politiques territoriales, l'urbanisme doivent s'adapter. La conception d'une ville moderne et durable ne peut plus se faire sans la participation active des personnes âgées, ainsi notre perception, notre regard, notre rapport face à ces derniers doit également évoluer. Les personnes âgées sont de plus en plus nombreuses et doivent être pleinement et directement intégrées, de manière participative, à la société et en particulier aux projets d'urbanisme.

Dans une première partie, il sera intéressant de rappeler quelques problèmes auxquels peuvent se heurter les personnes âgées en ce qui concerne leurs modes de vie et notamment leurs déplacements dans les villes durables ; puis dans une seconde partie une démarche organisationnelle, s'appuyant sur des exemples de réussite bien identifiés, sera développée. Cette seconde partie proposera quelques solutions intéressantes à la bonne intégration des personnes âgées dans notre société.

#### I les personnes âgées : difficultés rencontrées pour vivre convenablement

La majorité des personnes âgées vieillissent dans de bonnes conditions d'autonomie. Cependant beaucoup de personnes sont dépendantes de l'APA (allocation personnalisée à l'autonomie). Ces personnes âgées rencontrent principalement des difficultés à vivre convenablement dans des logements adaptés et à se déplacer.

##### 1) Le problème du logement

Les logements prisés par les personnes âgées ne sont pas toujours adaptés aux enjeux du vieillissement. L'Agence nationale de l'Habitat (1983) et l'Agence nationale du renouvellement urbain (2003) ont leur rôle à jouer. Depuis 2015, des fonds importants attribués à ces deux agences d'état, dans le cadre du Plan national d'adaptation des logements à la perte d'autonomie permettent une amélioration des conditions de vie. Il ne faut pas occulter que 90% des Français préfèrent adapter leur domicile plutôt que de le quitter (Loi Adaptation de la Société au vieillissement). Aujourd'hui, seuls 6% des logements sont adaptés à une perte d'autonomie. Il est primordial, dans le cadre de cette loi de 2015, de proposer une offre de logement la plus large et diversifiée possible, en réponse aux attentes des personnes âgées voulant légitimement garder un lien social fort et permanent. Au niveau local, le PLH Plan local de l'Habitat, intégré au PLU Plans locaux d'urbanisme, en relation avec les bailleurs sociaux et s'appuyant sur un concept fort de démocratie participative, doit répondre à quelques attentes : adaptation des logements aux personnes âgées, diversification de l'offre, sécuriser le développement de l'offre, encourager l'habitat regroupé,

s'appuyer sur l'idée des logements intermédiaires (que l'on peut retrouver, par exemple dans les écoquartiers). L'urbanisme durable ne peut plus occulter ce problème de vieillissement de la population. Aujourd'hui, comme nous venons de la voir plus haut, de nombreux outils réglementaires sont à disposition des collectivités pour que l'architecture, le développement urbain puissent intégrer ces problèmes.

Sur la base de la loi ASV de 2015, en partenariat avec les OPAH (opérations programmées de l'amélioration de l'habitat) et des PLH, il est nécessaire de penser le logement comme pleinement adapté aux conditions de vie des personnes âgées. Ainsi, nous l'avons déjà rapidement évoqué, il est indispensable de proposer une offre diversifiée reposant sur une incitation aux logements intermédiaires. Dans les logements existants, que les personnes âgées ont du mal à abandonner, pour des raisons sentimentales tout à fait légitimes, des outils réglementaires évoqués précédemment permettent le financement de travaux nécessaires à une diminution notable de la perte d'autonomie. Parallèlement l'offre de soins à domicile doit être amplifiée et cohérente. Quelques fois la fin de vie à son domicile n'est plus possible et des travaux de modernisation des maisons de retraites sont également nécessaires. Ces politiques d'amélioration de l'autonomie au profit des conditions de vie des personnes âgées doit s'appuyer systématiquement sur une mixité sociale et intergénérationnelle (Loi Solidarité et renouvellement urbain SRU 2000). Il faut préparer l'architecture future et adapter les établissements aux souhaits des personnes concernées et donc les faire participer activement aux projets. Enfin, les conditions d'autonomie des personnes âgées vivant en milieu rural doivent également être prises en compte. Les Maisons d'accueil rurales pour personnes âgées (MARPA) doivent également bénéficier des financements énumérés ci-dessus.

La vie des personnes âgées à leur domicile en sera nettement améliorée, le lien social restera présent et ces dernières auront à cœur de vivre décemment, convenablement, de sortir, de se déplacer.

## 2) Le problème des déplacements

Il existe deux problèmes essentiels qui font que les personnes âgées appréhendent un déplacement, ou même renoncent à "sortir" : les facteurs personnels et environnementaux. Plusieurs solutions existent et elles sont plus ou moins bien appliquées dans les politiques d'urbanisme des grandes villes modernes et donc durables.

Pour que la personne âgée retrouve l'envie de sortir en toute sécurité, au sens large du terme, il est indispensable de favoriser la continuité du réseau de la mobilité et d'assurer la cohérence avec les services proposés. Pour ce faire, un "plan piéton" intégré au PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) peut constituer une bonne solution. Ce plan piéton doit prendre en compte plusieurs facteurs pour s'avérer efficace. Il doit s'appuyer sur une participation active des usagers, sur la base par exemple des conseils de quartiers (Loi Vaillant 2002), doit s'articuler autour de temps forts, et découler d'un diagnostic du problème. Les personnes âgées sont à la recherche de quelques garanties qui leur permettent de circuler et de se déplacer, principalement à pied, librement et en toute sécurité. Quelque fois ces conditions ne sont pas remplies. Un cheminement continu et sans enclave, un espace public lisible et clarifié, une certaine sécurité, convivialité, mixité, attractivité de ces espaces, une utilisation homogène, un mobilier urbain adapté. Ces souhaits s'inscrivent largement dans le thème de la convivialité des espaces publics, thème très actuel, ou le "tout voiture" ne doit plus être considéré comme le modèle dominant car incompatible avec une politique de développement durable. La voiture doit désormais s'adapter aux villes durables ou "qualivilles" et non plus l'inverse. Pour ce faire, pour que les personnes âgées n'appréhendent plus leurs sorties et leurs déplacements, quelques solutions existent. Elles doivent s'appuyer sur une démarche organisationnelle bien élaborée de la part des décideurs territoriaux, et prendre en compte quelques exemples connus de réussite. C'est ce que nous allons développer dans la seconde partie.

## II Démarche organisationnelle pour un déplacement agréable et convivial des personnes âgées

Une convivialité des déplacements des personnes âgées doit être intégrée à la politique durable de la ville, doit s'appuyer sur une bonne identification des facteurs et des acteurs et des enjeux, s'articuler autour d'une démarche projet et prendre en compte quelques exemples de réussite.

### 1) La démarche projet

Nous l'avons rapidement vu dans la première partie, le diagnostic et l'état des lieux est indispensable avant toute chose. Ensuite la démarche projet peut naturellement se mettre en place. Les étapes sont toutes importantes (identification, faisabilité, constitution du comité de pilotage et nomination du chef de projet, conception, réalisation, production, livraison et clôture) mais il est nécessaire d'insister tout particulièrement sur la participation des usagers et l'amélioration continue.

En effet les personnes âgées ont des attentes, des souhaits, des recommandations bien identifiées et elles doivent être régulièrement prises en compte puis être améliorées si besoin.

Ainsi dans le but d'améliorer les conditions de déplacements de ceux-ci et d'intégrer ces conditions dans la politique durable de la ville, il est nécessaire de répondre à un cahier des charges qui identifie les problèmes. Aménagement des trottoirs, lissage des surfaces (débarassées au maximum des obstacles), limitation des offres de stationnement, limitation de la vitesse des voitures, valorisation des espaces verts, des zones piétonnes, incitation et cohérence du réseau de transports en commun (BHNS par exemple), adaptabilité des accès aux arrêts et montée dans les véhicules, etc.

Ces déplacements des personnes âgées ne doit pas être un problème, des outils réglementaires existent et fonctionnent bien. Citons les Plans de déplacements urbains de la loi LoTi de 1982, intégrés aux Schémas de cohérence territoriale et aux PLU. Mais aussi : la loi PMR de 2005 qui prévoit l'aménagement de l'accès aux espaces et bâtiments publics pour les personnes à mobilité réduite. Enfin, les éco-quartiers, outre leur impact sur l'environnement très limité, peuvent dans certains cas constituer une bonne solution : déplacements sécurisés, peu de voitures, pistes cyclables rassurantes, absence de bruit, etc.

Cette démarche projet repose sur un facteur essentiel : la transversalité. Nous l'avons vu, tous les services sont concernés (espaces verts, urbanisme, communication...). Il est ainsi primordial d'agir transversalement, de communiquer, proposer et consulter. La communication, le développement de l'intermodalité évoqué un peu plus haut, l'information au public, l'amélioration des co-présences en sera amélioré. Etape par étape, la démarche projet structure le rythme et le temps. La consultation, la participation, l'amélioration continue mais également le retour sur investissements (payback) dans un esprit durable, améliorent le résultat. Dès lors nous pouvons nous appuyer sur quelques exemples connus de réussite.

### 2) Quelques exemples

A Rennes, par exemple ¼ de la population est vieillissante (chiffre comparable dans les autres grandes villes françaises). Rennes s'appuie sur une politique urbaine de mixité sociale et de mixité intergénérationnelle, cette mixité étant parfaitement intégrée aux documents d'urbanisme. La ville travaille depuis quelques années sur une bonne identification des quartiers favorables à l'accueil des personnes âgées en prenant en compte la qualité et l'accessibilité des transports en commun, des commerces, des espaces verts, etc. Leur convivialité est améliorée, ainsi que la circulation des personnes âgées notamment par la prise en compte de certaines mesures : développement des pistes cyclables, éducation / sensibilisation de ceux-ci pour éviter les pratiques illégales dangereuses et traumatisantes pour les personnes âgées, prévention des (illisibles) et sentiments d'insécurité avec adaptation du mobilier urbain aux abords et sur les passages piétons, aires de repos, etc. Concernant le logement, Rennes s'appuie également sur des outils de travail décrits précédemment : mixité, habitations intermédiaires, concertation avec les bailleurs sociaux, limitation de l'insécurité, de l'isolement. Cette politique favorable à l'intégration des personnes âgées dans la vie de la ville, donnera lieu à la résidence Simone de Beauvoir, elle répond parfaitement aux critères haute qualité de ville HQV décrits plus haut.

## CONCOURS INTERNE DE TECHNICIEN TERRITORIAL SESSION 2018

---

Paris quant à elle a développé l'idée d'un changement de perception des personnes âgées. Désireuse de les intégrer pleinement aux politiques urbaines locales, la capitale insiste sur leur participation la prévention et l'accompagnement des fragilités qu'ils rencontrent, et les considère comme de vraies acteurs de développement. Une fois encore nous constatons l'importance d'une telle démarche et nécessité d'informer et de sensibiliser les agents de terrain sur ces problèmes.

Pour conclure, nous avons démontré que la mise en place d'une politique favorable à l'intégration durable des personnes âgées dans la ville moderne passe inévitablement par quelques conditions : participation, amélioration continue, information et écoute des usagers. La transversalité doit être bien présente, beaucoup de services sont concernés. L'intermodalité et l'amélioration de la convivialité des espaces publics, ainsi que celle des déplacements mais aussi l'accès à des logements adaptés limitant la perte d'autonomie accentueront le sentiment de sécurité de non-isolement et socialisation des personnes âgées dans notre société moderne.