

Répondre aux besoins des Séniors dans l'espace public

Recommandations d'aménagement pour mieux accueillir les Séniors dans l'espace public

Sommaire :

Introduction

I. Des principes législatifs.

II. Des leviers opérationnels

Introduction :

Bien vieillir, et notamment bien vieillir chez soi¹, dans son quartier², dans sa ville est conditionné par l'environnement extérieur facilitant la mobilité³ et l'autonomie. Sont en jeu ici, la douceur et l'adaptation des lieux, l'accessibilité et la sécurité de l'environnement urbain.

Par ailleurs, Nantes souhaite inscrire son évolution selon le concept de « **ville du quart d'heure** ». Le but est de rendre accessibles des services à 5 minutes à vélo ou 15 minutes maximum à pied. La ville s'en retrouve beaucoup plus décentralisée autour des grandes fonctions : se loger, produire dignement, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir, pour un rythme de vie moins pendulaire et plus apaisé.

Entre 2014 et 2030, la métropole nantaise accueille, chaque année, 2 700 personnes supplémentaires de personnes de plus de 65 ans. Il s'agit donc d'anticiper, préserver ou compenser la capacité à se mouvoir tout en tenant compte de la pluralité des profils et besoins des seniors. Une population plus exigeante, moins captive, qui ne souhaite pas être stigmatisée par son statut et veut être pleinement intégrée à la vie sociale et associée aux services publics.

Avec l'avancée en âge, les pratiques de mobilité évoluent, le nombre de déplacements quotidiens diminue, ainsi que la distance parcourue chaque jour. La conduite automobile se fait plus difficile et la marche devient alors l'un des principaux modes de déplacement qui participe, qui plus est, à un maintien en bonne santé. Il convient donc de faciliter la marche à travers les trois enjeux objectifs suivants :

- maintenir l'autonomie des personnes âgées, limiter leur isolement en leur permettant de se déplacer et de séjourner dans des espaces publics accueillants,
- garantir la sécurité des déplacements, avec des aménagements adaptés aux difficultés physiques, perceptives (visuelles, auditives) et cognitives qui peuvent toucher les seniors,
- renforcer les services et commerces de proximité.

Cette fiche propose donc un rappel des principes législatifs (I) et des leviers opérationnels (II) répondant aux besoins exprimés par les seniors eux-mêmes. Elle intégrera le « Guide de l'espace public inclusif » en projet à la Direction de l'Espace Public de Nantes Métropole.

I. Des principes législatifs.

- La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, prend désormais en compte les quatre familles de handicap : moteur, sensoriel, cognitif, psychique et concerne également les personnes à mobilité réduite, y compris de manière temporaire.

1 90 % des seniors veulent vieillir chez eux. Les synthèses de l'AURAN n°44. Mai 2029.

2 500 mètres. C'est le périmètre de vie des seniors les plus âgés. Les synthèses de l'AURAN n°44. Mai 2029.

3 36 % des personnes âgées les plus fragiles renoncent à se déplacer et 1/3 des plus de 75 ans éprouvent des difficultés à se déplacer. Les synthèses de l'AURAN n°44. Mai 2029.

Elle pose le principe selon lequel « toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus de tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté ».

Pour y parvenir, la politique du handicap instaure l'obligation d'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements, qui s'impose aux différentes composantes du déroulement de la vie collective, à savoir le cadre bâti (établissements recevant du public neufs et existants, locaux professionnels, logements à l'exception de ceux réalisés par les propriétaires pour leur propre usage, les transports publics (bus, métro, tramway, train, avion, bateau), la voirie et l'espace public (jardins, parkings, trottoirs, mobilier urbain...), les moyens de communication publique en ligne (internet, téléphone, TV...), l'exercice de la citoyenneté (accès au processus électoral) et les services publics (appels d'urgences, accès au droit...).

- La loi du 5 août 2015 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments et de la voirie pour les personnes handicapées prévoit pour chaque commune de plus de 1 000 habitants l'obligation d'établir un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), document stratégique permettant de disposer du diagnostic de l'existant et d'une programmation pluriannuelle des travaux.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics doit être établi, à l'initiative du maire, par toutes les communes de 1 000 habitants et plus et, le cas échéant, les EPCI compétents, au plus tard le 22 décembre 2009. Nantes Métropole s'est dotée d'un SDAVE « Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics » qui priorise plus de 500 km de trottoirs à rendre prioritairement accessibles et classés par ordre de priorité. Un diagnostic initial a été réalisé en retenant des critères pour 4 types de handicap (mal marchants, non marchants, aveugles et malvoyants). Ce diagnostic est mis à jour régulièrement selon l'avancée des mises en conformité par les pôles.

Les personnes âgées, plus susceptibles d'être en situation de handicap (qu'il soit moteur, mais aussi sensoriel, cognitif ou psychique⁴) sont donc particulièrement concernées par ces deux lois fondatrices de la prise en compte de l'accessibilité universelle à tous les niveaux.

II. Des leviers opérationnels.

Cette partie présente :

- des recommandations d'aménagements de Nantes Métropole qui s'appuient sur la fiche du CEREMA⁵ « pour mieux accueillir les personnes âgées dans l'espace public »
- des besoins exprimés par les seniors nantais entre 2018 et 2020, lors du grand débat longévité, à l'occasion de diagnostics en marchant ou encore d'ateliers de dialogue citoyen dans les quartiers.

Pour permettre la mobilité des seniors, les pistes sont multiples. En voici les principaux leviers :

1) Associer les seniors à la conception des espaces et leurs aménagements, notamment les riverains. C'est un gage de réponse adaptée et de responsabilisation (utilité sociale). Intégrer les seniors à l'instruction voire aux décisions des politiques publiques fait partie de la démarche d'une ville inclusive.

2) Des trottoirs et des cheminements favorisant la marche.

La santé et l'autonomie des seniors dépendent en partie de leur mobilité piétonne. La marche est souvent le seul exercice physique pratiqué. Les autres modes de déplacement, en autonomie, sont progressivement abandonnés avec l'avancée en âge. Les seniors ont besoin :

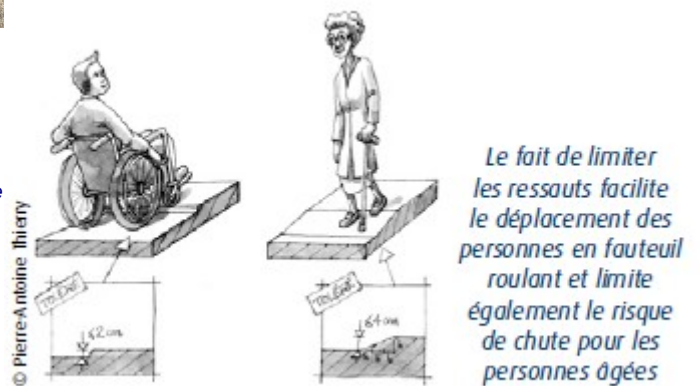
- de revêtements lisses et non glissants.
- d'une voirie, des trottoirs, des cheminements sans obstacle (pas d'encombrants, de reliefs seulement s'ils sont nécessaires, limiter les fentes, les marches...)
- d'une continuité des cheminements à assurer entre espaces publics et espaces privés ouverts (parking de supérette ou de copropriétés).
- de fluidité dans les déplacements sans risques de heurts.

⁴ Tel maladie d'Alzheimer par exemple

⁵ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr



Le cheminement ne présente pas de ressaut pour le piéton (exemple d'un trottoir traversant Chemin des Roches Vertes à Nantes)



3) une cohabitation apaisée entre les différents modes de déplacements.

Les seniors craignent la vitesse excessive de certains véhicules (y compris dans les zones 30) et constatent une cohabitation difficile entre vélos et piétons, notamment dans les voies vertes. Par conséquent, il convient :

- d'accompagner les aménagements d'apprentissage de règles pour des changements de comportements.
- de développer les parcours piétons à l'abri du trafic routier voire cycliste si besoin même si, l'idéal est un espace public où tous les usagers, y compris les piétons vulnérables trouvent leur place en toute sécurité, sans que le lanîerage de l'espace soit nécessaire.



Le cheminement est bien séparé de la circulation automobile et cycliste

Exemple : Rue Haute Forêt à Nantes

Exemple : rue de Rieux à Nantes



4) des traversées piétonnes adaptées.



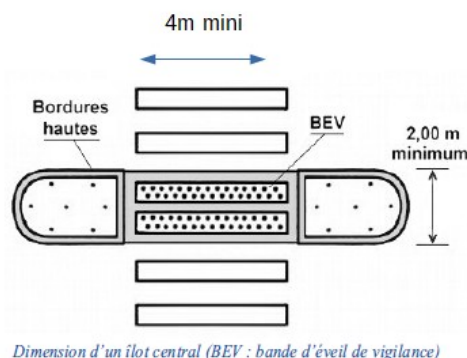
L'attention portée à la gestion de l'équilibre ne permet pas toujours le contrôle du trafic



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

Certaines traversées sont périlleuses du fait de la largeur et de la densité des modes de transports (par exemple cours des 50 otages). D'où la nécessité :

- d'îlots refuges sur les traversées piétonnes,
- de signaux visuels et sonores (connaissance du temps qu'il reste pour traverser en toute sécurité,...),
- d'une différence de traitement des passages piétons pour faciliter le repérage par tous en respectant les règles portées par Nantes Métropole (largeur d'au moins 4m, privilégier les avancées de trottoir dès que possible pour réduire la largeur de traversée et améliorer la visibilité du piéton, ne pas mutualiser le passage piéton avec un autre usage comme une entrée charretière ou l'accès à un parking...)
- d'une harmonisation dans le traitement (installation de potelets à tête blanche par exemple...), qui pourra être hiérarchisée et déclinée selon le contexte (grandes voiries, voiries de desserte, zone 30...).



Il convient de rappeler le nécessaire changement de comportement de l'automobiliste pour veiller à mieux respecter le piéton.

5) l'accès aux transports collectifs et arrêts.

Les personnes âgées ont de nombreux freins pour l'usage des transports collectifs : sentiments d'insécurité, conduite trop brusque, pas d'assise ou assise inadaptée (nécessité de bonne hauteur, d'accoudoirs de chaque côté de l'assise...), peur de se tromper dans l'itinéraire, dans le choix du bus...

Et pour ceux qui les utilisent, les améliorations suivantes sont à apporter :

- des bandes podotactiles normées, un quai bus accessible
- une hauteur d'assise adaptée, des accoudoirs (pour s'asseoir et se relever),
- la lisibilité des informations (notamment celles des panneaux d'informations luminescents peu visibles en plein soleil).



L'accès aux bus de plain pied est un élément sécurisant pour les personnes âgées utilisant les transports

6) le besoin le plus plébiscité : des assises adaptées, des abris et des toilettes.

Lors des ateliers participatifs dans les quartiers ainsi que lors des diagnostics en marchant, ces trois aménagements sont systématiquement plébiscités. En leur absence, de nombreuses personnes âgées ne sortent pas de chez elles ou hésitent à le faire.

Pour se sentir en sécurité pour sortir elles expriment les besoins :

- d'assises à la bonne hauteur⁶, avec un dossier, et des accoudoirs⁷ des deux côtés adaptés à la bonne préhension, si possible disposées de façon conviviale, permettant également le rapprochement aisé d'un fauteuil roulant, dans des zones agréables ombragées (« oasis ou îlots de fraîcheur ») pour s'arrêter souffler et parler, sur les cheminements -sans faire obstacle à la chaîne de déplacements - les plus utilisés par les personnes âgées riveraines.

- de toilettes propres, elles aussi sur le cheminement et avec des espacements relativement proches.

Le tout si possible dans des zones agréables et adaptées à la convivialité, à la pause et à la discussion.

⁶A Belfort des ergothérapeutes et kinésithérapeutes ont été mis à contribution pour réfléchir à la hauteur d'assise (minimum 54 cm), aux accoudoirs, au dossier des bancs et fauteuils urbains. Une barre transversale a été choisie en guise d'appui des pieds pour les personnes de taille réduite. Elle sert aussi de détection du banc pour les personnes malvoyantes. Les matériaux durables et résistants aux vandalismes ont été particulièrement étudiés

⁷ Accoudoirs adaptés à la bonne préhension (plutôt circulaires) et en matériau de préférence confortable (bois).



7) un fort besoin de se sentir en sécurité.

L'amélioration de la sécurité et de la perception de la sécurité est particulièrement importante pour les seniors. Y compris la nuit et dans les quartiers. Trafics, rodéos, rassemblements dans les halls sont autant d'éléments susceptibles d'accroître leur sentiment d'insécurité. Il faut veiller aussi à ce que les rues soient suffisamment éclairées et qu'il n'y ait pas d'obstacles sur les trottoirs. Les chutes sont la première cause de mortalité chez les personnes de plus de 65 ans. Après une chute le risque de retomber est multiplié par 20.

Pour aller plus loin :

PDU – Plan de Déplacement Urbain de Nantes Métropole 2018 – 2027 :

[« Schéma stratégique piéton métropolitain : vers une meilleure prise en compte du piéton dans la métropole »](#)

Fiches du CEREMA :

[« La mise en accessibilité : un levier en faveur des personnes âgées »](#)

[« Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public : recommandations d'aménagement »](#)

[« Handicap auditif : comment améliorer l'accessibilité ? »](#)

[« Handicaps mentaux, cognitifs et psychiques : quelles pistes pour améliorer l'accessibilité ? »](#)

Site internet de l'AURAN (Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise) :

[« L'expertise d'usage des espaces publics des quartiers du bien vieillir : un pas en avant vers l'universalité »](#)

Fiche n°44 des synthèses de l'AURAN :

[« Dans la famille mobile, je voudrais la grand-mère »](#)