

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

La mobilité des personnes âgées à l'échelle d'un quartier comme enjeu de démocratie locale participative : ce que ça nous en dit des aménagements et de leurs besoins

Auteur(s) :

Florence Huguenin-Richard, géographe, Laboratoire Espaces Nature et Culture FRE 2026, Sorbonne Université, florence.huguenin-richard@paris-sorbonne.fr

Caroline Moreau, ingénieur de recherche, Institut des Systèmes Intelligents et Robotiques UMR 7222, IUIS, Sorbonne Université, moreau@isir.upmc.fr

Mohamed Chatouani, professeur des universités, Institut des Systèmes Intelligents et Robotiques UMR 7222, Sorbonne Université, mohamed.chetouani@sorbonne-universite.fr

Mots-clés :

Démocratie participative, Marchabilité, Personnes âgées

Résumé :

Compte tenu des évolutions prévues pour les prochaines décennies, le vieillissement de la population constitue un enjeu majeur pour les territoires dans de nombreux pays occidentaux développés. Depuis une dizaine d'années en France, à la fois par contrainte budgétaire collective et individuelle mais également par préférence sociétale, le « maintien à domicile » des personnes vieillissantes et l'entrée la plus tardive possible en établissement spécialisé se sont imposés dans les pratiques et les politiques publiques du vieillissement. Cela pose de nouveaux défis territoriaux comme celui du « bien vieillir » et par là-même celui du maintien en « autonomie » des personnes vieillissantes ; l'objectif étant de permettre à toute personne, sans critère d'âge, de vivre normalement et de manière satisfaisante dans son environnement familial (une abondante littérature est consultable à ce sujet général, parmi laquelle : Charreire et al., 2013 ; Chaudet, 2012 ; Guerin, 2013 ; Negron-Poblete et al., 2012 ; Viriot-Durandal et al., 2012 ; Chapon, 2011 ; Lord et al., 2009 ; Toussaint, 2008). Dans ce contexte général, les questions de mobilité prennent une grande importance : pouvoir sortir de chez soi même quand les effets physiques et/ou psychiques du vieillissement se font sentir, pouvoir accéder aux aménités urbaines comme les ressources de la vie quotidienne (commerces, services, etc.), pouvoir accéder à des lieux de socialisation pour rompre avec l'isolement très présent dans le grand âge sont autant de présupposés inhérents au « bien vieillir ». Sachant que la mobilité à pied augmente avec l'avancée en âge alors même que la mobilité générale diminue en nombre de déplacements et fréquence des sorties (près d'une personne âgée sur trois ne sort plus de chez elle tous les jours), sachant que les personnes âgées sont sur-représentées dans les accidents de piétons (en France en 2016, 52 % des piétons tués sont des personnes de plus de 65 ans, avec une surmortalité pour les plus de 75 ans, quatre fois plus à risque d'être tués dans un accident de la route qu'un piéton plus jeune (CEREMA, 2016)), une meilleure connaissance des freins aux déplacements des âgés est essentiel pour leur permettre de conserver leur place dans la vie et dans la ville.

Ces objectifs, discutés dans la littérature scientifique et professionnelle par ailleurs, sont doublés du fait que les personnes âgées en France, comme c'est également le cas pour d'autres groupes d'individus confrontés à une difficulté ou un handicap, s'expriment peu et que leur expression directe est rarement entendue ou sollicitée (même si les professionnels, les élus ou les associations relaient régulièrement ces difficultés). De fait, la présence des personnes âgées dans les instances locales comme les comités de quartier reste bien souvent insuffisante et constitue un fort enjeu de démocratie participative. Comment faire s'exprimer les personnes âgées sur leurs perceptions des espaces publics

et leurs besoins en matière d'aménagement, sujet qui ne leur est pas familier ? Que trouvent-elles bénéfiques versus limitants dans les aménagements à travers leurs activités quotidiennes ? La conception actuelle des espaces publics leur permet-elle de mener leurs activités quotidiennes et d'entretenir des liens sociaux ? La communication que nous proposons a pour objectif de rendre compte d'une recherche-action sur ce thème de la mobilité à pied des personnes âgées et de la perception des espaces publics à l'échelle d'un quartier comme enjeu de démocratie locale. En gros, comment en tant que chercheurs nous nous y sommes pris et qu'avons-nous développé pour permettre à un ensemble de personnes âgées de participer à la vie de leur quartier, d'exprimer leurs besoins et de co-construire avec la municipalité, et d'autres acteurs locaux, un environnement plus favorable à leur présence dans les espaces publics en toute sécurité. Quels enseignements pouvons-nous tirer à la fois des travaux réalisés, des méthodes développées et de cette expérience alliant chercheurs, décideurs, praticiens et habitants ? C'est ce que nous nous proposons de développer.

Le site retenu pour mener cette recherche-action est celui d'un quartier – Monmousseau-Vérolot – de la ville d'Ivry-sur-Seine (94), en proche banlieue parisienne. La commune, limitrophe avec Paris, se situe au sud-est de la capitale. Elle fait partie de l'ancienne banlieue industrielle parisienne en partie en cours de réhabilitation aujourd'hui, mais qui concentre encore une part non négligeable de population modeste. Le quartier pilote choisi du nom de Monmousseau-Vérolot est un quartier de 10 000 habitants qui comprend à la fois de l'habitat individuel et de l'habitat collectif, une diversité dans le type de voirie rencontrée : de nombreux chemins piétonniers au travers de cités d'habitat collectif (en cœur d'îlots), des rues structurantes avec un trafic routier important, des ruelles peu empruntées, des zones à 30 km/h, des espaces verts, quelques commerces de proximité et la maison de quartier de Monmousseau. La répartition des 65 ans et plus n'est pas homogène à l'échelle du quartier (INSEE, 2014), ainsi l'îlot Monmousseau comprend 15 % de personnes âgées de 65 ans et plus alors que l'îlot Vérolot ne comprend que 8 % de 65 ans et plus. De même l'indice de vieillissement qui correspond au rapport entre la population âgée de plus de 60 ans et celle de moins de 20 ans est deux fois plus élevé à Monmousseau (0,8) qu'à Vérolot (0,4).

Ce projet est réalisé en partenariat avec de nombreux acteurs locaux. En effet, dès les années 2000, la ville d'Ivry-sur-Seine, en lien avec le département du Val de Marne, l'Université Pierre et Marie Curie puis plus récemment le territoire Grand Orly Seine Bièvre du Grand Paris, ont cherché à fédérer et développer autour de l'hôpital universitaire Charles Foix, implanté sur la commune, un pôle de recherche opérationnelle pour répondre à l'enjeu de société que constitue le vieillissement et l'allongement de la vie. De ce fait, le projet implique la mairie d'Ivry et son comité de quartier de Monmousseau, l'association Futurâge, Silver Innov (une pépinière d'entreprises dédiées aux solutions innovantes pour l'allongement de la vie) et le Programme Autonomie (l'un des 3 programmes de l'Institut Universitaire d'Ingénierie en Santé de Sorbonne Université implanté à Charles Foix). C'est à ce titre que nos deux laboratoires de recherche ont été amenés à coopérer sur cette problématique qui nécessitaient des travaux géographiques et informatiques.

Le travail de terrain a débuté par un questionnaire auto-administré auprès de personnes fréquentant la maison de quartier afin de connaître leurs pratiques de mobilité et leur faire évaluer la qualité et la sécurité de l'environnement de marche dans le quartier à partir d'outils déjà expérimentés (Huguenin-Richard et al., 2015 ; NCSRS, 2009). L'enquête, assez laborieuse, s'est étendue sur une durée de plusieurs mois à partir du printemps jusqu'à la fin de l'été 2018 pour peu de retours finalement (61 formulaires recueillis dont 9 incomplets et retirés de l'analyse). Cette faible mobilisation des personnes âgées à répondre à un questionnaire peut s'expliquer par des difficultés liées à l'âge (pour lire ou écrire ou au niveau de la compréhension), mais aussi par un faible engouement pour participer à des enquêtes par questionnaire. Parallèlement et indépendamment, nous avons procédé à un travail d'audit de la marchabilité par cartographie de caractéristiques reconnues comme favorables à la pratique de la marche en sécurité. Cette analyse a été menée sous système d'information géographique à deux échelles selon des méthodes rapportées dans la littérature (Cervero et Kockelman, 1997 ;

Cloutier et al., 2018 ; Franck and al., 2005 ; Paquin et al., 2013) : au niveau de la ville dans son ensemble puis à l'échelle de l'ensemble des rues dans une zone de 500 mètres autour de la maison de quartier Monmousseau (une quarantaine de rues). Ensuite, en juin 2018, une conférence publique sur la thématique de la marche à pied et du vieillissement a été organisée par la maison de quartier dans les locaux de la pépinière d'entreprises Silver Innov, en présence de responsables de la mairie. Au cours de cet événement, une cartographie collaborative du quartier a été effectuée avec la trentaine de personnes âgées présentes permettant de nourrir des échanges avec la mairie au sujet de problèmes qui ont été soulevés. Plus récemment, un groupe restreint de 10 personnes âgées volontaires ont travaillé au cours de deux focus-group, organisés à la maison de quartier, à la co-conception de l'interface d'une application smartphone qui nous permettra d'automatiser des suivis de déplacements piétons et de collecter de points GPS correspondants à des lieux identifiés par la personne en déplacement soit comme problématiques, soit comme favorables à la pratique de la marche ou à leur présence dans les espaces publics. A partir d'une méthodologie déjà validée, ce suivi par GPS permettra plus largement d'étudier avec précision la mobilité d'un groupe de retraités dans le quartier. L'application développée par le laboratoire ISIR sera réutilisable pour d'autres lieux. Son expérimentation avec un panel de personnes âgées fréquentant la maison de quartier Monmousseau constituera la prochaine phase du travail d'enquête, avant la présentation de l'ensemble des résultats scientifiques et de leur discussion en comité de quartier, dernière étape du programme de recherche et qui donnera lieu, dans un autre temps, à la réalisation concrète des préconisations au travers d'un chantier participatif.

Concernant les résultats, la mobilité telle que déclarée dans le questionnaire montre des caractéristiques reconnues pour une population âgée vivant en milieu urbain (CERTU, 2002) : un très fort usage quotidien de la marche à pied, un faible usage du vélo et du taxi et plus spécifiquement un important usage des transports en commun pour quasiment l'ensemble des répondants (les résultats chiffrés et les cartes seront présentés à l'oral). L'outil d'évaluation de la qualité et de la sécurité du potentiel piétonnier par questionnaire montre que la marchabilité dans le quartier est moyenne et que des améliorations sont à apporter. Principalement ce sont des problèmes liés à la cohabitation avec les autres usagers, automobilistes et cyclistes, qui sont rapportés par les répondants. Viennent ensuite des problèmes liés à une faible qualité des espaces dédiés à la marche pouvant impacter l'accessibilité ou la sécurité des piétons comme l'étroitesse des trottoirs, leur encombrement, l'absence d'éclairage, le manque de banc. La qualité de l'environnement ambiant ressort ainsi pour les répondants comme une problématique importante avec le pointage de la gêne due à la pollution atmosphérique, au manque de verdure et de propreté en certains lieux. Cela rejoint des points discutés lors de la réalisation de la cartographie collaborative sur laquelle les personnes âgées participantes ont localisé certains endroits qui présentaient les mêmes caractéristiques (problème de propreté, d'encombrement, d'absence de banc, d'éclairage). Cet exercice aura surtout permis de faire émerger un problème plus morphologique dans le quartier, à savoir l'usage de chemins alternatifs aux rues qui permettent en coupant au travers de grands îlots urbains de raccourcir les distances à parcourir par les piétons mais pose des conflits d'usage d'espaces qui, dans le contexte local, deviennent privatifs (appartenant à une copropriété dont les occupants souhaitent un usage plus restrictif).

Cet ensemble d'informations acquises par enquête auprès des usagers sera mis en parallèle avec les résultats de l'audit de marchabilité et la première expérimentation de l'application smartphone. Cela nous permettra notamment de répondre à une question de méthode : les audits systématiques, laborieux à mettre en place, sont-ils réellement nécessaires ou pouvons-nous accéder à l'information sur les points forts et faibles de l'environnement autrement ? Nous serons par ailleurs à même en juin 2019 de faire un bilan de la démarche participative, la réunion publique de restitution des résultats étant prévue en mai 2019, soit 11 mois après le premier événement. Combien de participants, auront-ils variés au cours du projet et selon les étapes ? La démarche participative a-t-elle été appréciée par les personnes âgées, par les élus et nous, chercheurs ? Qu'aura-t-elle apporté aux uns et aux autres ?

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Chapon and al., 2011 : Analyse des territoires de vie et de la mobilité de personnes âgées au moyen de traceurs GPS, in *Annales de Géographie*, 679, pp. 320-333.
- Charreire et al., 2013 : Évaluer les mobilités actives dans les espaces urbains: enjeux méthodologiques en santé publique, dans les *Actes du quatrième colloque COPIE « La ville sous nos pieds »*, sous la direction de Cloutier M.-S., INRS Montréal.
- Chaudet, 2012 : Les territoires du « bien vieillir » au prisme de la mobilité quotidienne des personnes âgées, in *Les défis territoriaux face au vieillissement*, sous la dir. de Viriot-Durandal, Pihet et Chapon, La Documentation Française.
- Guerin, 2013 : *La solidarité ça existe... et en plus ça rapporte !*, Ed. Michalon,
- Lord et al., 2009 : Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards âgés, in *Cybergeog: European Journal of Geography*. En ligne.
- Negron-Poblete et Seguin, 2012 : *Vieillesse et enjeux d'aménagement*, Presses de l'Université du Québec, Québec, 232 p.
- Toussaint, 2008 : *Retrouver sa liberté en mouvement*, Rapport préparatoire de la Commission Prévention, Sport et Santé du Ministère de la santé, 295 p.
- Viriot-Durandal et al., 2012 : *Les défis territoriaux face au vieillissement*, La Documentation Française.
- CEREMA, 2016 : *Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain. Etat de l'art*, Rapport d'études, 44 p.
- Cloutier et al., 2018 : Audit de marchabilité : une étude comparative entre Montréal et Lille, dans *Vieillesse et aménagement. Perspectives plurielles*, sous la direction de Lord Sébastien et Piché Denise, Presses de l'Université de Montréal, pp. 161-187.
- Huguenin-Richard et al., 2015 : Piétons âgés : leur mobilité au prisme de l'accessibilité et de la sécurité, dans *Vieillesse et mobilité*, sous la direction du PREDIT, La Documentation française, pp. 55-77.
- Cervero and Kockelman, 1997: Travel demand and the 3Ds: Density, diversity and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. Volume 2, Issue 3, pp. 199-219.
- Frank and al., 2005: Linking Objectively Measured Physical Activity with Objectively Measured Urban Form - Findings from SMARTRAQ. *American Journal of Preventive Medicine*. Volume 28, Issue 2, Supplement 2, pp. 117-125.
- Paquin et al., 2013 : La méthode de l'audit de potentiel piétonnier actif sécuritaire (PPAS) pour un aménagement urbain favorable aux piétons. *Actes du quatrième colloque COPIE « La ville sous nos pieds »*, sous la direction de Cloutier M.-S., INRS Montréal.
- NCSRS, 2009: *Walkability checklist*. <http://www.saferoutesinfo.org/program-tools/education-walkability-checklist>.