



34e Journée Rue de l'Avenir
29 septembre 2017 à Villars-sur-Glâne
(voir programme encarté)

Des territoires de vie accueillants pour tous, à construire avec les aînés



Le vieillissement de la population représente une problématique vaste et complexe, et recouvre une réalité multiple que le terme d'âinés ne suffit pas à définir. Les questions de mobilité y jouent un rôle essentiel, touchant à des enjeux d'autonomie, d'intégration sociale, de santé. Elles deviennent cruciales en période de fragilisation, particulièrement dans les territoires de périphérie qui n'offrent pas les conditions d'accessibilité des territoires plus centraux et denses.

La problématique concerne toutes sortes d'acteurs – publics, associatifs, privés. Parmi ceux-ci, les communes, grandes et petites, ont un rôle central à assumer pour mettre en place des mesures à l'échelle locale, mais aussi en amont pour définir les problèmes et les solutions possibles.

Les démarches de Quartiers et Villages solidaires démontrent que l'action relève de nombreux domaines, qu'elle ne peut porter des fruits à long terme que si elle se fait non pas *pour* mais *avec* les personnes qui sont les premières concernées, qu'il y a place pour l'imagination et la créativité, que l'intégration n'est pas un mouvement à sens unique. Elles illustrent aussi le rôle souvent fondamental que jouent les associations comme moteur de l'action.

Ce numéro du bulletin est né d'une collaboration avec Pro Senectute Vaud. Elle a constitué une occasion de renouer des liens plus anciens, qui s'étaient entre autres traduits à l'époque par la journée d'étude organisée en 1999 «Les vieux dans la rue».

Le recours à la marche augmente avec l'âge et la question de la sécurité des déplacements à pied reste absolument cruciale. Mais la réponse ne peut pas être que sécuritaire. A l'image de ceux des 20 ans de la zone de rencontre du précédent numéro et du défilé des âinés de ce bulletin, c'est le tapis rouge de la qualité de l'espace public pour tous qu'il s'agit de dérouler.

RdA



Des formations pour rester mobile

Il n'y a pas d'âge pour apprendre, dit-on. En témoigne en tout cas le succès en Suisse romande des cours de mobilité pour seniors visant à faciliter les déplacements à pied, en transports publics, ou même en vélo électrique. Des cours, gratuits pour la plupart, pour inviter à se bouger, (re)donner confiance pour se déplacer dans son quartier ou plus loin quand les capacités physiques s'amenuisent, ou permettre d'appivoiser les transports publics quand on doit renoncer à son permis. Certains visent à favoriser l'activité physique, à l'image des balades à vélo électrique et des rencontres actives du projet «Pas de retraite pour ma santé» (Vaud) ou des ateliers «Marcher au quotidien 60+». Les cours «Être et rester mobile», organisés dans toute la Suisse, permettent de se mettre à niveau avec les transports publics, avec des exercices pratiques aux automates à billet et des conseils de sécurité. Les personnes utilisant des déambulateurs peuvent s'exercer à prendre les transports publics avec cet engin: les deux premiers cours «rollator» de Suisse romande ont été or-

ganisés récemment à Neuchâtel. Finalement, la mobilité passe aujourd'hui aussi par l'usage des smartphones: des cours permettent ainsi aux seniors d'apprendre à consulter l'horaire ou à acheter un billet en ligne.

Une offre bienvenue, appelée à se développer, qui ne remplace bien sûr pas pour autant les actions nécessaires au niveau des espaces publics et des transports publics.

Mathieu Pochon ■

Pour en savoir plus

www.etremobile.ch

www.cours-rollator.ch

www.prosenectute.ch/fr/prestations/temps-libre/formation/cff.html

www.ca-marche.ch/projet/pas-de-retraite-pour-ma-sante

www.rester-mobile.ch

www.mobilitepietonne.ch/nos-themes/a-pied/marcher-sans-limite-dage

Impressum

Organismes membres de Rue de l'Avenir:

Association transports et environnement ATE

Mobilité piétonne Suisse - Association des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat: Jannick Badoux, 1880 Bex • 079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Parution: trimestrielle

Impression: Pressor, Delémont **Responsables du numéro:** Dominique von der Mühl et Manon Giger

N.B. certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

IBAN: CH64 0900 0000 2000 7856 6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: Dimanche sans voiture dans le quartier de Länggasse à Berne, 2016. Les résidant-e-s du home Domicil défilent sur le tapis rouge avec d'autres groupes et associations du quartier. (Photo J. Leuba).

Une catégorie de population en évolution

Gagnant en importance démographique et en durée de vie, la catégorie des retraité-e-s appelle de nouvelles définitions. Le terme recouvre par ailleurs une grande diversité de situations. Un point commun: le désir de rester indépendant-e et autonome le plus longtemps possible.

En 2015, la proportion des retraité-e-s représentait près d'une personne sur cinq en Suisse, dont un tiers âgé-e de 80 ans et plus; une proportion qui a pratiquement doublé en 50 ans. Selon les scénarios de l'évolution démographique (Office fédéral de la statistique, 2016), cette catégorie de population augmentera de plus de 50% d'ici 2045. Cela pose de grands défis sociétaux, et les questions de mobilité ne sont pas en reste.

Grande diversité de situations

Le terme de «personne âgée» recouvre de fait des situations individuelles et sociales très diverses, dépendant de nombreux paramètres, dont l'âge n'est qu'un parmi d'autres. «Seniors», «aînés», «3e âge», «4e âge», «silvers» ou simplement «vieux», autant de tentatives de traduire en mots une réalité complexe. De la personne retraitée aux activités multiples, et qui souvent conduit encore, à la personne âgée devenue complètement dépendante, le terme – quel qu'il soit – recouvre un large éventail de situations de vie.

Plus que l'âge biologique, il y a des moments clés de l'existence qui induisent des changements importants dans la manière de vivre et de se déplacer. Retrait des activités professionnelles, renoncement à la conduite automobile, baisse de la vue et des capacités motrices, un entourage proche qui se réduit, perte de repères. Cela n'impliquant toutefois pas que la vie s'arrête, souvent bien au contraire: temps passé avec les petits enfants, engagements associatifs remplissent parfois l'agenda davantage encore qu'avant la retraite.

Une nouvelle génération de seniors

Une évolution au niveau des modes de vie et des comportements se fait sentir avec l'arrivée à la retraite des premiers *baby-*



Les retraité-e-s d'aujourd'hui restent mobiles et développent souvent des activités multiples. Malgré tout vient un moment où l'autonomie de déplacement devient un enjeu. (Photo Pro Senectute Vaud)

boomers (nés entre 1943 et 1966) qui se distinguent des seniors de la *génération silencieuse*¹. Une soif d'apprentissage, de liberté, une recherche de sens et un intérêt pour l'engagement citoyen semble marquer cette nouvelle génération de seniors. La prise de conscience de la nécessité d'adapter toutes sortes d'offres à cette population croissante et diversifiée fait son chemin dans de nombreux domaines, au niveau associatif, public mais aussi privé.

Quand vient la fragilisation

Avec l'âge la mobilité évolue. Le recours à la marche augmente, le nombre de déplacements quotidiens (tous modes confondus) diminue et le territoire de vie se rétrécit. La qualité de l'aménagement urbain et de l'offre de transport public prend toute son importance lorsque l'on devient moins mobile et plus vulnérable dans ses déplacements.

La question est d'autant plus importante que dans leur très grande majorité les personnes âgées vivent chez elles², dont une partie seules. A côté des efforts développés dans le domaine du logement et des ser-

vices à domicile, l'action sur les conditions de l'environnement du logement et l'accessibilité de l'espace public est ainsi cruciale. Pour une personne âgée en phase de fragilisation, au-delà des limites personnelles de sa mobilité, le type de contexte urbain et l'aménagement des espaces publics peut constituer un obstacle supplémentaire ou au contraire favoriser la mobilité et la sociabilité le plus longtemps possible.

Des cheminements sécurisés, une bonne accessibilité aux commerces et aux services, des espaces publics de qualité, la présence de nature et d'opportunités de relations sociales sont autant d'éléments qui rendent communes et villes accueillantes pour les aînées – et agréables à vivre pour toute la population.

Manon Giger ■

- 1) A. Plattet, V. Hugentobler, M. Zwyzgart, «Quartiers Solidaires, une méthodologie d'action communautaire», in *Retraite et Société*, à paraître 2017.
- 2) Selon les chiffres de l'OFS en 2015, seuls 1.5% des 65-79 ans et 16.2% des plus de 80 ans sont hébergés en établissement médico-social.

Pouvoir rester autonome – en ville et en périphérie

Avec l'âge et la retraite la mobilité évolue et s'adapte progressivement. Entre régions urbaines et périphériques, accessibilité tous modes et contrainte à la voiture, les aînés ne sont pas tous égaux. Deux études soutenues par la Fondation Leenaards ont exploré la question dans quatre types de communes. Avec l'objectif de poursuivre à l'échelle du canton.



Les territoires favorables à la marche offrent une bonne accessibilité aux besoins quotidiens, mais aussi des occasions de rencontre. (Photo M. Hüttenmoser)

Conserver son autonomie le plus longtemps possible et décider de sa vie quotidienne fait partie des plus importants souhaits des personnes âgées. Au-delà d'un logement adapté et de services à domicile, pouvoir continuer de se déplacer de manière autonome hors de son logement est une condition essentielle, pourtant encore peu abordée. Soutenues par la Fondation Leenaards dans le cadre des projets «Qualité de vie des personnes âgées», deux études récentes se sont penchées sur cette problématique. Avec une attention particulière portée aux territoires de périphérie.

La marche, vecteur de qualité de vie

Lorsqu'on ne dispose pas d'une voiture ou lorsqu'il faut y renoncer, l'accessibilité à pied (environnement proche) et en transport public (plus lointain) des services et lieux de sociabilité devient cruciale. Vecteur d'autonomie, de sociabilité et d'intégration, la marche est aussi vecteur de santé, par une mobilité active intégrée aux déplacements fonctionnels ou de promenade. Dans quelle mesure les territoires de vie des aînés s'y prêtent-ils?

La question a été abordée par une approche interdisciplinaire, associant des chercheurs des domaines de l'urbanisme, des sciences sociales et de la santé. L'étude s'est intéressée à la fois à l'analyse d'un territoire et au vécu des personnes âgées qui l'habitent. Elle s'est concentrée pour l'étape exploratoire sur une ville (Lausanne), qui présente cependant une diversité de secteurs bâtis: centraux et plus périphériques, denses ou d'urbanisation dispersée, résidentiels ou mixtes.

Types de territoires, besoins et aspirations

Parallèlement à une analyse des perspectives démographiques selon les différentes régions du canton, la seconde étude s'est attachée à évaluer l'adéquation entre les territoires de mobilité, tous modes confondus, de trois groupes de personnes âgées et leurs attentes en termes de besoins fonctionnels et d'aspirations existentielles (rencontres, liens familiaux et sociaux, participation, repères). Trois types de territoires ont été explorés par le biais de focus groups: type urbain central (centre de Renens), type suburbain (Chavannes-près-Renens) et type périurbain (Villars-Ste-Croix).

Des constats communs

Les études confirment l'importance de l'accessibilité à pied pour les personnes âgées. Quel que soit le type de territoire, quatre éléments ressortent comme essentiels: la présence de commerces, les lieux de rencontre, la desserte en transport public et les espaces de nature.

Les entretiens révèlent une grande diversité de situations, de manières de vivre, de pratiques de mobilité et de périmètres de déplacements. Au-delà des aspects individuels, le contexte territorial de vie semble jouer un rôle important. Les contextes de type urbain constituent des environnements globalement plutôt favorables aux seniors. Dans des contextes plus périphériques, en particulier les communes périurbaines, la vie au vert peut devenir très difficile lorsqu'on ne dispose pas ou plus d'une voiture. Or c'est dans ce type de territoire que la population âgée est appelée à croître le plus fortement.

Préparer l'avenir en périphérie

Il s'agirait pour une prochaine étape de s'intéresser à ces territoires sous l'angle de l'accessibilité sans voiture et de la qualité de l'espace public. Quels types d'actions mettre en œuvre, dans quels domaines pour soutenir la possibilité pour les personnes âgées de rester autonomes le plus longtemps possible, quel que soit leur territoire de vie, urbain ou plus périphérique.

Dominique von der Mühl ■

Pour en savoir plus

- D. von der Mühl, V. Hugentobler, R. Bize, S. Cornaz et al., *Mobilité et territoires de vie des aînés*, Chôros-EPFL, EESP et IUMSP, avril 2016.
- R. Niederoest, M. Bonriposi, J. Chenal, *Territoire et personnes âgées*, CEAT-EPFL, mars 2016.

Les seniors, moteurs des «quartiers et villages solidaires»

Dans les villes et villages vaudois, si les besoins de seniors sont traditionnels, les réponses, elles, détonnent! L'accompagnement des animateurs de proximité de Pro Senectute Vaud permet le renforcement de la cohésion sociale et induit durablement des effets positifs sur la mobilité et la qualité de vie, non seulement des plus âgés, mais de toutes les générations.

Quelles mobilités aujourd'hui et demain, pour moi et pour ma communauté? Les déplacements font partie des thématiques récurrentes investies par les seniors des «quartiers et villages solidaires». En ville comme en périphérie les demandes sont connues: l'ajout de bancs publics ou de passages piétons, l'ajustement d'éclairages publics, la modération du trafic routier, le développement de zones à 30 km/h, l'augmentation de la cadence des bus le dimanche ou en soirée, une meilleure desserte pour les zones excentrées. La manière de trouver des solutions, elle, est innovante. Les seniors se mobilisent en collaboration avec les autorités locales pour apporter des réponses à des thématiques qui intéressent toutes les générations. Des promenades diagnostiques sont par exemple élaborées avec les dicastères de l'administration communale pour analyser et, si possible, améliorer les aménagements urbains.

Les baby-boomers des périphéries

Les villageois âgés se déplacent quotidiennement en voiture. Voilà peut-être la grande différence entre la ville et la périphérie pour les seniors interrogés dans les «villages solidaires». Bien que globalement les personnes soient satisfaites de l'offre en transports publics, la très grande majorité d'entre elles (jusqu'à 90%!) conduisent toujours et nombreuses sont celles qui pensent qu'elles seront pénalisées dans leurs déplacements le jour où elles ne pourront plus le faire. Les personnes nomment le fait qu'elles ne pourraient plus accéder aussi facilement aux services de la vie quotidienne, aux activités, voire à leur logement et ne plus pouvoir effectuer de longs trajets.

Le besoin critique de la voiture

Un accès aux espaces de socialisation qui dépend uniquement de la voiture? Qu'advient-il de ces moments lors d'un éventuel dépôt du permis de conduire? Ce besoin est d'autant



Les aînés présentent le projet solidaire dans le cadre de la fête au village à Tolochenaz/VD. (Photo Pro Senectute Vaud)

plus critique que les lieux dits «sociaux», tels les bistrot de proximité et les petits bureaux de poste disparaissent. En ville, le risque d'isolement est grand et peut-être encore davantage dans les villages. Une attention aux baby-boomers des petites communes pourrait fournir un point de réflexion et d'action pour ces prochaines années. Parmi les axes de travail possibles: une information sur l'offre en transports publics, une sensibilisation pour anticiper un changement d'habitudes, un renforcement des liens et le développement de solutions et de possibilités de proximité.

Les seniors se mobilisent

Dans les «quartiers et villages solidaires», les seniors se mobilisent déjà pour des projets qui ont trait à la mobilité et aux déplacements. Voici quelques exemples de leurs ac-

tions: le maintien d'une ligne de transports publics et le déplacement d'un arrêt de bus ou des projets récréatifs comme des promenades découvertes, des marches rapides et des balades douces qui permettent la rencontre dans le respect des ressources physiques de chacun. Les premiers actes pour des solutions et des possibilités de proximité sont visibles. Les groupes d'aînés investissent ces lieux délaissés et animent les centres urbains autant que les places de villages. Un ancien bureau de poste, une salle paroissiale, un kiosque désaffecté, autant d'espaces de rencontre qui retrouvent une utilité et un sens grâce aux seniors qui investissent le lieu. Dans ce sens, ils redeviennent les piliers de la vie sociale de proximité.

Marion Zwygart ■

Des «quartiers» aux «villages solidaires»

Le projet pilote «Quartiers Solidaires» a été lancé en 2002 dans le quartier de Bellevaux à Lausanne par Pro Senectute Vaud. Directement inspirée de ce dernier, la méthodologie «Villages Solidaires» a été élaborée en 2012 pour répondre aux besoins des seniors des petites communes vaudoises. Les premiers projets ont démarré à Grandson, On-

nens et Montagny-près-Yverdon, ainsi qu'à Tolochenaz et Corseaux. Aujourd'hui, 24 «quartiers et villages solidaires» ont été mis en place dans 19 communes. Pro Senectute Vaud, le Canton de Vaud et la Fondation Leenaards sont partenaires et détenteurs de la méthodologie «Quartiers Solidaires». www.quartiers-solidaires.ch

Aménagements adaptés à tous les âges

Se déplaçant plus à pied que la moyenne de la population, les personnes âgées sont très sensibles à la qualité de l'espace public et à ses aménités. La sécurité dans la circulation et des aménagements adaptés représentent un enjeu fondamental pour leur indépendance. Il s'agit d'éviter le risque de repli et d'isolement.



Présence de bancs, accès à des espaces de verdure et intégration sociale. Trois éléments particulièrement importants pour les aînés. (Photo Kanton Aargau).

Fragilisées, moins mobiles et plus exposées au danger, les personnes âgées sont victimes d'un nombre d'accidents plus élevé que le reste de la population. La marche constitue souvent leur seule activité physique. Surtout la seule manière de faire ses courses, aller chez le médecin, sortir son chien, voir des amis, les gens, sortir, se rendre au spectacle. Dès lors, il est nécessaire de garantir de bonnes conditions de sécurité et de confort, en particulier pour les traversées de rue. En effet, la plupart des accidents ont lieu sur un passage piéton, notamment en fin de parcours.

Attention aux traversées

L'accueil «bienveillant» - selon les termes du CEREMA - des personnes plus fragiles dans l'espace public passe par une réflexion sur les usages à l'échelle locale. Ainsi, les cheminements doivent être continus et en adéquation avec les lignes de désir. Une traversée de chaussée mal placée ne sera pas empruntée, au détriment de la sécurité. Sur les routes à orientation trafic, un passage piéton avec îlot de 2 m de largeur minimum permet de faire une pause et de prendre les informations pour la deuxième partie de traversée. Pour les traversées équipées de feux, la durée de la phase verte pour les piétons

doit être suffisante et au minimum de 10 secondes pour que les personnes distraites ne manquent pas le vert. Relevons que l'installation d'un compte à rebours visuel peut augmenter le stress ou être mal interprété par certains piétons, qui commencent leur traversée lorsque le décompte arrive à zéro. Il n'est donc pas souhaitable d'implanter ce type d'équipement.

Lisibilité, confort, aménités

L'espace public doit être lisible et les cheminements repérables. En particulier, les motifs et les différences de couleur ne doivent pas pouvoir être confondus avec des différences de niveaux. La présence de bancs, avec dossier et accoudoirs, ou de sièges à intervalles réguliers le long des cheminements fréquentés est nécessaire tous les 150 mètres environ. L'installation de mains courantes le long des chemins en pente, le long des escaliers et à d'autres endroits selon les cas, même à plat, peut permettre d'éviter les chutes. Une largeur suffisante, une surface plane ou encore l'absence d'obstacle et de déclivité trop importante sont aussi des éléments favorables à la «marchabilité» de l'espace public. A noter que le manque de toilettes est souvent mentionné comme limitant la mobilité des seniors.

Apaisement des rues

La rue est un espace stressant pour les seniors quand la vitesse des véhicules est élevée et les flux importants. Surtout dans le cas d'une traversée de chaussée. Ainsi, l'apaisement des vitesses constitue une mesure favorable aux déplacements des personnes âgées. L'aménagement de zones 30, zones de rencontre et zones piétonnes est à encourager près des résidences, services, arrêts de transports publics, lieux de détente et de rencontre. Comme l'installation de mobilier urbain ou de végétation, sous condition du maintien d'une bonne visibilité, permet de valoriser la vie locale en plaçant l'automobiliste en position «d'invité».

Une ville pour tous

Si certaines mesures profitent particulièrement à une catégorie de population, la ville amie des seniors - comme la ville amie des enfants - bénéficie de fait à tous. Quant aux personnes fragilisées, quel que soit leur âge, avoir accès à l'environnement urbain représente une nécessité pour entretenir une activité physique et rester présentes dans la société.

Martin Walther ■

Pour aller plus loin

CEREMA, *Mieux accueillir les piétons âgés, recommandations d'aménagement*, fiche marche 02, novembre 2016

Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés, *Rues, chemins, places*, 2003 (voir aussi www.hindernisfrei-bauen.ch).

I. Moro, G. Haenny, *Un espace public pour tous*, equiterre, 2007

Les communes en première ligne

Le rôle des cantons se joue d'abord au niveau des politiques et des stratégies globales. Une grande partie des mesures qui rendent l'environnement favorable aux seniors dépend de fait des communes, relevant des politiques d'aménagement du territoire, de gestion de la mobilité et des espaces publics, mais aussi des processus d'intégration et de participation au niveau local.



Les diagnostics sur le terrain constituent pour les communes un bon outil pour identifier les atouts et les problèmes avec les personnes concernées. Ici la «promenade-diagnostic» à Serrières/NE. (Photo S. Iori)

Des expériences en réseau

La démarche de l'OMS pour des «villes amies des aînés» reste une référence. Le site internet du réseau francophone documente plusieurs exemples d'actions intéressantes à consulter. En dépit de son nom, cette démarche incitative et de mise en réseau n'est cependant pas réservée aux villes: en Belgique on parle de «communes amies des aînés».

Le réseau suisse, fondé en 2012, rassemble 17 villes, dont trois en Suisse romande. Genève a été pionnière: la publication «Genève, ville amie des aînés» synthétisait il y a 10 ans les résultats de l'enquête menée dans le cadre du projet et les recommandations qui en sont issues. L'expérience, plus récente, de la Ville de Neuchâtel s'appuie sur le travail d'une attachée aux personnes âgées (voir encadré).

Outils et démarches de diagnostic

Plusieurs outils d'évaluation et de diagnostic à l'usage des communes ont été développés

Pour en savoir plus

- www.villesamiesdesaines-rf.fr
- www.ate.ch/fr/ate/pietons/mobilite-aine-e-s/diagnostic.html
- www.mobilitepourtous.ch
- www.mobilitepietonne.ch/nos-themes/a-pied/marcher-sans-limite-dage
- www.sgg-ssg.ch > Publications de la SSG (Ma commune est-elle conviviale...)

ces dernières années. Ils émanent le plus souvent d'associations, spécialisées dans le domaine de la vieillesse ou celui la mobilité, qui y ont apporté leur expertise: diagnostics-sécurité aînés de l'ATE soutenus par le Fonds de sécurité routière (voir bulletin 1/2009, pp. 4-9), diagnostics d'espace public d'equiterre et, plus récemment, «promenade-diagnostic» de Mobilité piétonne expérimentée à Neuchâtel. Le questionnaire d'appréciation plus générale «Ma commune est-elle convi-

viale pour les personnes âgées?», adapté du Guide de l'OMS, a été élaboré par la Société suisse de gérontologie. Ces outils d'évaluation sont tous basés sur la participation active des personnes directement concernées.

Des synergies avec le privé

Un projet pilote développé à l'enseigne du Senior Living Lab mérite d'être signalé: la collaboration entre des hautes écoles, une association de personnes âgées, une entreprise de transport public, un grand distributeur et une commune a permis de définir des mesures possibles, chacun dans son domaine, facilitant la mobilité des seniors. Parmi celles-ci, une démarche de la commune auprès de restaurants pour obtenir la possibilité pour des personnes âgées d'utiliser les toilettes sans obligation de consommer. Tout simple et si essentiel.

Dominique von der Mühl ■

Neuchâtel «s'attache» à ses personnes âgées

En 2012, la Ville de Neuchâtel montrait l'exemple en Suisse romande en créant un poste d'attachée aux personnes âgées. L'objectif? Comprendre et mieux prendre en compte les besoins des personnes âgées en matière de mobilité, de logement et d'accessibilité à l'espace public. La conseillère communale Christine Gaillard, en charge de la mobilité, de la santé et de l'éducation a initié la démarche en observant un manque de compréhension pour cette population. Isabelle Girod occupe ce poste depuis trois ans et tire un bilan positif. Travaillant en réseau entre les associations et les services de l'administration, elle se réjouit de plusieurs succès. L'organisation de cours de mobilité, sur les automates à billets et le déambulateur,

contribue à renforcer la mobilité des aînés neuchâtelois. Autre succès emblématique, la promenade-diagnostic organisée avec Mobilité piétonne Suisse dans le quartier de Serrières en septembre 2016. Des seniors du quartier ont pu pointer leurs problèmes en présence de collaborateurs en charge de l'aménagement, qui leur ont en retour présenté des propositions de mesures. Globalement, Isabelle Girod estime que les besoins des seniors sont de mieux en mieux intégrés aux projets urbanistiques et de mobilité, et le réflexe de «penser senior» s'est bien répandu. La démarche a aussi constitué un bon levier pour créer une transversalité au sein de l'administration.

Mathieu Pochon

Muri bei Bern, une commune pionnière au long souffle

C'est au début des années 90 qu'a été établie la première charte pour les aînés, assortie d'un plan d'action avec un volet mobilité, dans cette commune de l'agglomération bernoise - une première dans le canton et au niveau suisse. Un quart de siècle plus tard, la cinquième édition continue à définir des lignes directrices en faveur des aînés. Que reste-t-il à faire après tant d'années et que peut-on apprendre du travail pionnier de Muri bei Bern?

L'invitée

La charte pour les aînés est un document d'à peine 20 pages: «Il ne faut pas faire peur avec des documents et des programmes trop compliqués. La simplicité et le pragmatisme, ce sont les clés du succès», explique Verena Skentkuti-Bächtold. Rue de l'Avenir a rencontré l'initiatrice du projet, à l'époque à la tête de la commission «santé» de la commune.

Au départ, une charte

Le premier pas de la commission en charge a été de convaincre le conseil communal d'investir dans une enquête pour rassembler les besoins auprès de la population concernée. Une fois ceux-ci condensés au sein d'une charte, des mesures pour différents volets ont été définis: santé, sécurité, logement... Au départ du volet «mobilité», un état des lieux a permis de relever les mesures nécessaires pour adapter les quartiers aux aînés et plus largement à la population, notamment à mobilité réduite. Puis, au sein de cet inventaire, des priorités ont été fixées.

Avancer à petits et grands pas

Un projet original et peu coûteux est la publication régulière d'un guide qui s'intitule sobrement «Marches, seuils, rampes». Celui-ci rassemble des indications sur l'accessibilité des commerces, médecins, restaurants, bureaux communaux et autres services. Il est d'une part utile aux personnes à mobilité réduite et sensibilise d'autre part ces établissements à l'accessibilité sans obstacles. Plus conséquent, un dossier comme l'abaissement des trottoirs demande un peu de patience. Des synergies lors de travaux de réfections de routes permettent de réduire les coûts. Aujourd'hui, la majorité des points sensibles et fréquentés de Muri bei Bern ont des trottoirs abaissés. Au fil des années et des projets, un budget fixe de CHF 70'000.- (hors aménagements

et travail courant de la commune) est alloué aux activités concernant les aînés, en particulier pour la mise à jour des publications. Les mesures elles-mêmes sont, elles, intégrées au budget du département concerné.

Bonnes collaborations et pragmatisme

Les facteurs de succès, Verena Skentkuti les attribue à la motivation des personnes qui ont empoigné le dossier, au contact direct avec la population concernée, ainsi qu'à la présence d'une volonté politique. Autant du côté des associations, des responsables que de l'administration, la démarche a rencontré des oreilles ouvertes. Un second facteur a été l'engagement des partenaires à travers une convention et des cahiers des charges clairs, assortis de moyens financiers. «Je ne veux pas travailler pour les tiroirs!» a-t-elle clarifié dès le départ. Obtenir des garanties et pas uniquement des promesses est une des difficultés nommées par la dynamique septuagénaire. Un autre défi a été de rassembler des personnes qualifiées qui osent empoigner le dossier et qui croient suffisamment à leurs compétences. Dans ces moments, le pragmatisme et le contact avec des personnes pouvant relayer des bonnes pratiques est essentiel. A une commune qui souhaiterait se lancer, elle conseille d'être au plus près des besoins de la population âgée et de finir des mesures, même petites, les plus concrètes possibles.



L'engagement de Verena Skentkuti se traduit aujourd'hui par sa participation à la conception d'un quartier intergénérationnel, avec locaux communs et prestations pour les habitants du quartier. La construction est sans obstacles à l'intérieur comme à l'extérieur (Photo Ursula Markus)

Tenir la distance

Et après un quart de siècle, que reste-t-il à faire? Rester à l'écoute des besoins, veiller à ce que les inventaires et publications soient mises à jour, à ce que les réalisations, par exemple des toilettes publiques, soient entretenues et continuent à fonctionner, assurer d'avoir une voix sur le choix des personnes qui occupent les postes clés et au besoin intervenir au conseil communal via des motions.

Aujourd'hui, Verena Skentkuti ne travaille plus directement avec la commune, mais n'est pas inactive pour autant! Elle est à la tête d'une coopérative qui veille à la construction d'un quartier intergénérationnel novateur de 94 appartements à Berthoud. «Les EMS: un modèle en voie d'extinction. Aujourd'hui les personnes âgées veulent rester autonomes le plus longtemps possible – tout en ayant la sécurité d'être soutenues par des prestations bénévoles et professionnelles en cas de besoin. Je crois à l'habitat intergénérationnel.»

Pour en savoir plus

www.muri.ch

www.generationenwohnen.ch

Actes de la journée Rue de l'Avenir 1999:
www.rue-avenir.ch/journees/archives/journee-1999.html

Entretien: Manon Giger ■