

Vieillir dans des villes durables et intelligentes

Note d'orientation de la CEE-NU sur le vieillissement No. 24
MaI 2020

Sommaire

| | |
|--|----|
| Introduction..... | 2 |
| Action à la croisée des différents cadres de travail | 3 |
| Logement | 6 |
| Espaces verts et espaces publics..... | 11 |
| Transports..... | 14 |
| Vers des villes durables et intelligentes pour tous les âges | 18 |
| Bibliographie | 20 |
| Checklist | 23 |

Un contexte difficile

La plupart des environnements urbains est conçue pour accueillir une population active et valide. Les personnes âgées sont souvent exclues de la vie sociale et économique de la ville, surtout lorsqu'ils perdent leurs capacités fonctionnelles. Dans le cadre de l'Agenda 2030 pour le développement durable, la région de la CEE-ONU s'est engagée à faire en sorte que "personne ne soit laissé pour compte", et l'un des objectifs de développement durable-ODD11- se concentre spécifiquement sur les villes. La planification urbaine doit s'adresser à l'ensemble de la population, en développant des environnements favorables à l'accueil d'une proportion croissante de citoyens plus âgés, en créant des "villes adaptées à tous les âges".

Stratégies suggérées

Afin d'évoluer vers des villes durables et intelligentes adaptées à tous les âges, cette note d'orientation recommande d'intégrer les considérations relatives au vieillissement, au genre, au handicap et aux droits de l'Homme dans la planification urbaine ; d'impliquer toutes les générations et parties prenantes pour une planification du développement local centrée sur les personnes ; de favoriser la coopération dans les différents domaines de la vie urbaine. Les stratégies recommandées se concentrent sur trois domaines :

Logement : développer des logements durables, intelligents, adaptés aux personnes âgées. Pour faciliter le « vieillissement sur place », les logements devront être abordables, sûrs, fonctionnels et confortables.

Espaces verts et espaces publics : développer des espaces verts et des lieux publics durables, intelligents et adaptés aux personnes âgées pour soutenir la vie au sein et entre les infrastructures, dans les espaces verts tout en assurant la sécurité de tous.

Transports : investir dans des transports durables, intelligents, sûrs et respectueux de l'âge ; redéfinir les priorités de planification pour les rendre accessibles, disponibles et abordables.

Résultats attendus

Le développement d'environnements urbains adaptés aux personnes âgées améliorera la vie des personnes âgées et contribuera à leur durabilité. Il encouragera la formation de communautés socialement résilientes et inclusives par des améliorations de la santé publique qui contribueront à la prospérité économique dans toute la région.

Avec des exemples de bonnes pratiques en:

Autriche, Belarus, Canada, République tchèque, Finlande, Irlande, Italie, Kazakhstan, Malte, Pologne, Portugal, République de Moldavie, Fédération de Russie, Slovaquie, Slovénie, Espagne, Suède, Turquie, Royaume-Uni, États-Unis d'Amérique.

Les villes suivantes sont par exemple concernées : Amsterdam, Athboy, Aveiro, Barcelone, Berlin, Bolzano, Chisinau, Côte Saint-Luc, Donostia-San Sebastián, Göteborg, Graz, Lappeenranta, Ljubljana, Londres, Manchester, Minsk, New York, Prague, Rzeszów, Udine, La Valette et Vienne.

Cette note politique traite des **engagements 1, 2, 7 et 8 de la stratégie de mise en œuvre régionale du Plan d'action international de Madrid sur le Vieillissement, objectifs 1, 2 et 3 de la déclaration ministérielle de Lisbonne de 2017, avec un accent particulier sur l'ODD 11 de l'Agenda 2030 pour le développement durable.**

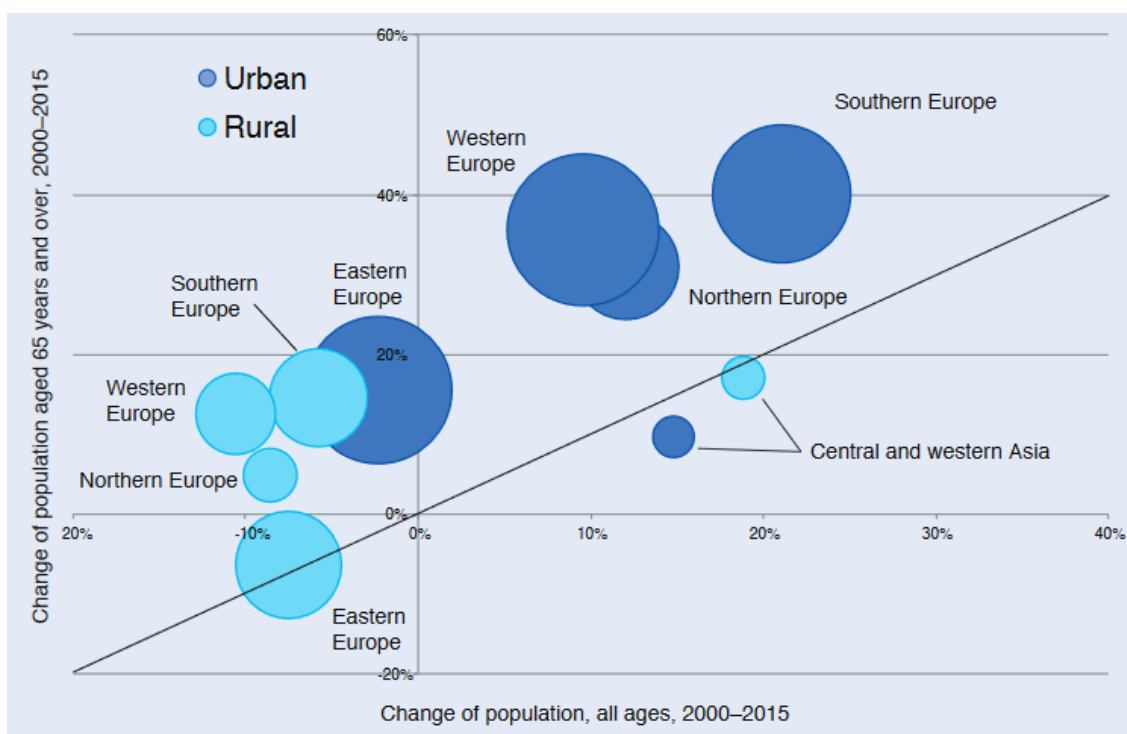


Nations Unies

Introduction

La région de la CEE-ONU est l'une des régions les plus urbanisées au monde, avec plus de 75 % de la population vivant dans les villes en Europe, contre 80 % en Amérique du Nord et près de 50 % en Asie centrale.¹ Soumise à des transformations parallèles d'urbanisation et d'évolution démographique au cours des dernières décennies, la région de la CEE-ONU est aujourd'hui fortement urbanisée et vieillissante. Comme l'illustre le graphique 1, la croissance de la population âgée de 65 ans et plus s'est principalement produite dans les zones urbaines depuis le début du siècle.

Graphique 1
Modèles de vieillissement par grande région géographique d'Europe



Source : Bureau régional de l'OMS pour l'Europe (2017) *Environnements européens adaptés aux personnes âgées : Un manuel des domaines d'action politique*. Calcul basé sur les estimations du DAES des Nations unies.

Cette note s'intéresse à la question du vieillissement au sein des villes durables et intelligentes.² Il reste moins de dix ans pour mettre en œuvre l'Agenda 2030 pour le développement durable et atteindre ses 17 objectifs. Une décennie d'«action accélérée» est nécessaire pour y parvenir et les villes sont des acteurs clés de ce processus. L'action des villes est essentielle non seulement pour atteindre l'ODD 11, qui vise explicitement à rendre les villes et les infrastructures plus inclusives, plus sûres, plus résistantes et plus durables, mais aussi à stimuler le développement durable dans sa globalité. Dans un monde de plus en plus numérisé, les technologies de l'information et de la communication (TIC) peuvent aider les villes à devenir plus efficaces dans leurs actions et leurs services et donc plus durables, avec des possibilités d'amélioration de la qualité de vie et du bien-être des citoyens.

En se concentrant sur trois domaines de la vie urbaine - le logement, les espaces verts et publics, et les transports -, cette note attire l'attention sur l'importance de veiller à ce que les besoins des personnes âgées soient pris en compte lors de la planification, de la conception et de la mise en œuvre des plans de développement durable au niveau local. Elle aborde la question de comment les décideurs politiques, les entreprises et acteurs de la société civile et les citoyens, jeunes et âgés, peuvent concevoir des environnements urbains durables adaptés aux personnes âgées à l'aide

¹Habitat III (2017).

²Note de politique générale sur le vieillissement n° 18 de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), consacrée aux personnes âgées dans les zones rurales et isolées.

des nouvelles technologies qui répondent aux besoins de toutes les générations, favorisent la solidarité intergénérationnelle et garantissent que les personnes âgées ne soient pas laissées pour compte.

Actions à la croisée des différents cadres de travail

Nombre d'initiatives internationales peuvent guider les autorités locales dans la création de villes durables et intelligentes pour tous les âges. Dans cette note d'orientation, les éléments suivants sont pris en compte :

- Le Programme de développement durable à l'horizon 2030
- Le Plan d'action international de Madrid sur le vieillissement (MIPAA)
- La stratégie mondiale de l'OMS sur le vieillissement et la santé et le cadre des villes-amies des aînés
- Le nouvel agenda urbain (HABITAT III)
- L'initiative « United 4 Smart Sustainable Cities »
- La Convention relative aux droits des personnes handicapées

L'Agenda 2030 pour le développement durable

L'Agenda 2030 pour le développement durable, avec ses 17 objectifs, fournit un cadre d'action universel intégrant les objectifs environnementaux, économiques et sociaux. L'ODD 11 vise à rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs et durables. Il comprend des objectifs sur l'accès au logement, aux transports et aux espaces publics verts et mentionne spécifiquement les besoins des populations vulnérables, y compris des personnes âgées dans les objectifs 11.2, 11.5, 11.7 (encadré 1).

ENCADRE 1

ODD 11 - Rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables

(objectifs sélectionnés)

11.1 D'ici 2030, assurer l'accès de tous à un logement et à des services de base adéquats, sûrs et abordables. Améliorer l'état des bidonvilles.

11.2 D'ici 2030, assurer l'accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables pour tous, améliorer la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, en accordant une attention particulière aux besoins des personnes vulnérables, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

11.3 D'ici 2030, renforcer l'urbanisation durable et inclusive, la capacité de planification et de gestion participative, intégrée et durable des établissements humains dans tous les pays.

11.4 Renforcer les efforts visant à protéger et à sauvegarder le patrimoine culturel et naturel mondial.

11.7 D'ici 2030, assurer l'accès universel à des espaces verts et publics sûrs, inclusifs et accessibles, en particulier pour les femmes et les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées.

Source: Les objectifs du développement durable, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>.

Plan d'action international de Madrid sur le vieillissement (MIPAA)

Le plan d'action international de Madrid sur le vieillissement adopté lors de la deuxième Assemblée mondiale sur le vieillissement en 2002 et la stratégie de mise en œuvre régionale de la CEE-ONU adoptée la même année³ fournissent un cadre progressif et croisé pour les sociétés vieillissantes. En ce qui concerne le logement et le cadre de vie, le MIPAA a fixé les objectifs suivants :

- Promouvoir le « vieillissement sur place » dans la communauté en tenant dûment compte des préférences et options de logement abordable pour les personnes âgées ;
- Améliorer le logement et la conception de l'environnement pour promouvoir une vie autonome en tenant compte des besoins des personnes âgées, en particulier des personnes handicapées ;
- Améliorer la disponibilité de transports accessibles et abordables pour les personnes âgées.

³ Les documents-clés sur le vieillissement de la population sont disponibles ici : <http://www.unecce.org/population/ageing.html>.

Stratégie de mise en œuvre régionale de la CEE-ONU pour le MIPAA

La stratégie régionale de mise en œuvre pour la région de la CEE-ONU souligne en outre le rôle de l'urbanisme dans la promotion des relations intergénérationnelles en indiquant que « les politiques de logement et l'urbanisme devraient viser à adapter l'infrastructure des villes aux besoins des familles et à permettre aux générations de vivre ensemble si elles le souhaitent. Une attention particulière devrait être accordée à rendre les villes plus accueillantes pour les enfants et les personnes âgées, afin d'accroître leur participation à la vie urbaine grâce à une meilleure planification des services et des équipements, en tenant compte également des questions de sécurité ».⁴

Stratégie et plan d'action mondiaux de l'OMS sur le vieillissement et la santé et Décennie pour un vieillissement sain

Des environnements favorables créés par des politiques de logement appropriées, la planification urbaine et d'autres mesures offrant des environnements de vie abordables, sans obstacles et adaptés à l'âge,⁵ sont considérés comme essentiels pour promouvoir un vieillissement sain et actif. Le développement d'environnements adaptés aux personnes âgées est donc l'un des cinq objectifs stratégiques de la stratégie et du plan d'action mondiaux de l'OMS sur le vieillissement et la santé (2016). « Veiller à ce que les communautés favorisent les capacités des personnes âgées » est un élément clé de la proposition de décennie du vieillissement en bonne santé élaborée par l'OMS. Les pays sont encouragés à prendre des mesures fondées sur des données probantes pour favoriser la capacité fonctionnelle des communautés rurales et urbaines à élargir les options de logement ; à améliorer les modifications de leurs résidences pour permettre aux personnes âgées de vieillir dans un lieu qui répond à leurs besoins ; à développer et à assurer une mobilité durable, abordable et accessible, tenant compte des différences entre les sexes, en respectant les normes d'accessibilité des bâtiments et des systèmes de transport, des chaussées et des routes sécurisés ; à développer et à assurer le respect des normes d'accès aux technologies de l'information et de la communication et aux technologies d'assistance; entre autres recommandations.⁶

Réseau mondial OMS des villes et des communautés amies des aînés

Le concept de réseau mondial de l'OMS des villes et des communautés amies des aînés, introduit pour la première fois en 2008 pour améliorer les possibilités de vieillissement actif au niveau local, fournit un cadre pour le développement d'environnements favorables aux personnes âgées. Comme l'a précisé plus récemment le manuel de l'OMS sur les environnements européens adaptés aux personnes âgées, et comme l'illustre le graphique 2, les environnements favorables aux personnes âgées sont à la fois sociaux et physiques, se renforçant mutuellement, avec des avantages réciproques. En 2016, le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe a publié un outil destiné aux décideurs et aux planificateurs sur la création d'environnements adaptés aux personnes âgées en Europe. D'ici 2020, plus de 1 000 villes et communautés du monde entier se sont inscrites au réseau mondial OMS des villes et des communautés amies des aînés en s'engageant à devenir plus accueillantes pour les personnes âgées.⁷

Nouvel Agenda Urbain

Le Nouvel Agenda Urbain a été adopté lors de la conférence des Nations unies sur le logement et le développement urbain durable en 2016. Les États membres se sont engagés à traiter les implications sociales, économiques et spatiales du vieillissement de la population ; à adopter une approche de la ville intelligente qui exploite les possibilités offertes par la numérisation ; à concevoir des approches intégrées du développement urbain durable, centrées sur les personnes, adaptées à l'âge et au sexe, avec des engagements spécifiques en matière de logement, d'espaces verts et publics et de transports.⁸

⁴ MIPAA/RIS, paragraphe 93.

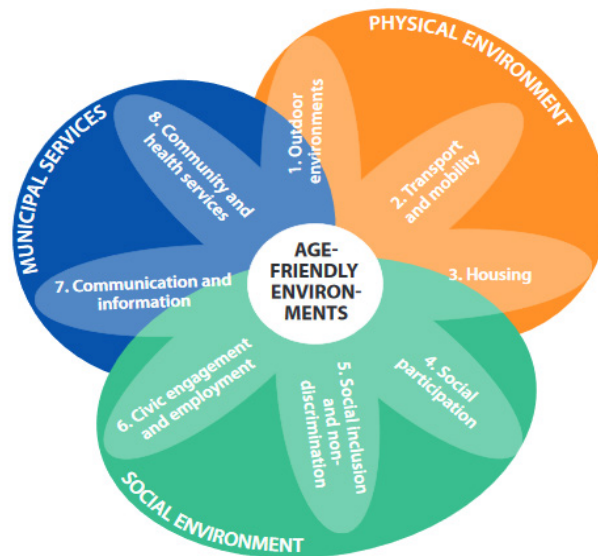
⁵ MIPAA/RIS, paragraphe 77.

⁶ La proposition pour la Décennie du vieillissement en bonne santé est disponible sur <https://www.who.int/ageing/decade-of-healthy-ageing>.

⁷ Voir OMS (2016 ; 2017) et le portail "Age-friendly World" à l'adresse <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/>.

⁸ Habitat III Secretariat (2016).

Graphique 2
Huit modèles de villes et communautés amies des aînés



Source : OMS 2017 Environnements favorables aux personnes âgées en Europe. Un manuel des domaines d'action politique. Jackisch, J. et al (2015).

United 4 Smart Sustainable Cities

Les technologies de l'information et de communication peuvent améliorer la qualité de vie et l'efficacité des opérations et des services urbains. United 4 Smart Sustainable Cities (U4SSC) est une initiative internationale et une plate-forme mondiale coordonnée par l'UIT, la CEE-ONU et l'ONU-Habitat pour plaider en faveur de politiques publiques visant à encourager l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) afin de faciliter la transition vers des villes durables et intelligentes. Une ville durable et intelligente est définie comme étant «une ville innovante qui utilise les technologies de l'information et de la communication (TIC) ainsi que d'autres moyens pour améliorer la qualité de vie, l'efficacité du fonctionnement de la ville et des services urbains, et la compétitivité, tout en veillant à répondre aux besoins des générations actuelles et futures en ce qui concerne les aspects économiques, sociaux, environnementaux et culturels». ⁹ Les indicateurs de performance clés pour les villes durables et intelligentes, élaborés par l'UIT et la CEE-ONU en 2015, couvrent les dimensions économiques, environnementales, sociales et culturelles de la vie en ville. Dans une perspective de vieillissement, les principaux défis concernent la fracture numérique qui persiste entre les générations et la manière de faire en sorte que les services basés sur les TIC soient pleinement accessibles et agréables pour les citoyens âgés.

Convention relative aux droits des personnes handicapées

Adoptée en 2006 et ratifiée par 52 des 56 États membres de la CEE-ONU, la Convention relative aux droits des personnes handicapées (CDPH)¹⁰ contient trois articles qui concernent particulièrement le logement, l'accès aux espaces verts et publics et les transports :

L'article 9 sur l'accessibilité invite les États à identifier et à éliminer les obstacles à l'accessibilité des bâtiments, des routes, des transports, des installations intérieures et extérieures telles que le logement, les installations médicales et les lieux de travail, ainsi que des services d'information, de communication et autres, y compris les services électroniques et d'urgence.

⁹ <http://www.unece.org/housing-and-land-management/areas-of-work/housingurbandevelopment/sustainable-smart-cities.html>.

¹⁰ CDPH - <https://www.ohchr.org/EN/HRBodies/CRPD/Pages/ConventionRightsPersonsWithDisabilities.aspx>.

L'article 19 sur l'autonomie de vie et l'intégration dans la communauté demande aux États de prévenir l'isolement et la ségrégation des personnes âgées, de veiller à ce qu'elles puissent choisir leur lieu de résidence en ayant accès aux services à domicile ou de proximité.

L'article 20 sur la Mobilité personnelle demande aux États de prendre des mesures efficaces pour faciliter la mobilité personnelle des personnes handicapées de la manière et au moment de leur choix à un coût abordable, et de faciliter l'accès à des aides à la mobilité, appareils et accessoires, technologies d'assistance et formes d'assistance en direct et à des intermédiaires de qualité, y compris en les mettant à disposition à un coût abordable.

Les environnements urbains qui sont pensés pour être accessibles aux personnes handicapées et pour les intégrer sont conçus pour tous les âges. À différents moments de la vie, chacun peut connaître des périodes de mobilité réduite et de dépendance à l'égard d'appareils d'assistance, en commençant par les poussettes au début de la vie, avant de pouvoir marcher, jusqu'aux déambulateurs à roulettes plus tard, lorsque la mobilité personnelle peut être réduite par la fragilité.

Dans ce contexte de cadres différenciés en matière de politiques d'urbanisme, de logement et de transport au niveau local - ceux qui sont principalement axés sur les personnes âgées et les personnes handicapées, d'une part, et ceux qui sont principalement axés sur le développement (urbain) durable et l'utilisation de la technologie, d'autre part -, la suite de cette note examinera comment ces cadres peuvent être réunis, en tirant parti des TIC et de la durabilité tout en concevant des environnements urbains qui soient profitable à toutes les générations, à tous les niveaux de capacité fonctionnelle et qui les intègre toutes.

Logement

Avoir un toit et une adresse dans un quartier habitable constitue un point de départ essentiel pour les habitants des villes, à partir duquel ils peuvent profiter de ce que la ville peut leur offrir en termes d'emplois, de revenus, d'infrastructures et de services. Un logement décent offre aux personnes âgées un foyer, la sécurité de leurs biens, la sécurité de leur famille, un lieu pour renforcer leurs relations et un moyen d'accéder aux services de base.¹¹

Planifier en tenant compte du vieillissement de la population

Les décideurs politiques municipaux ont un rôle clé à jouer dans le façonnement des marchés locaux du logement afin de protéger et d'aider les personnes âgées. Les stratégies efficaces en matière de logement combinent des données mondiales et des connaissances locales sur ce qui fonctionne en pratique. Par exemple, quatorze villes européennes, Barcelone en tête, sont signataires de la Déclaration des gouvernements locaux pour le droit au logement et le droit à la ville de 2018¹² pour atteindre l'objectif de développement durable 11.7 : garantir l'accès de tous à un logement adéquat, sûr et abordable, aux services de base et améliorer l'état des bidonvilles.

Leurs cinq objectifs fixent une feuille de route ambitieuse pour améliorer les conditions de vie des citoyens âgés : (1) plus de pouvoir pour mieux réguler le marché immobilier ; (2) plus de fonds pour améliorer le parc de logements publics ; (3) plus d'outils pour coproduire des logements alternatifs dirigés par le secteur public et le secteur privé ; (4) une planification urbaine qui combine un logement adéquat avec des quartiers de qualité, inclusifs et durables ; et (5) une coopération municipaliste dans les stratégies résidentielles. La réussite des stratégies urbaines dépend de la collaboration verticale entre les gouvernements nationaux, régionaux et municipaux et de la collaboration intersectorielle entre les commissaires au logement public, les fournisseurs de logements sociaux, les services sociaux et le secteur privé. Un plan stratégique notable qui recoupe les besoins des personnes âgées est le plan de Barcelone pour le droit au logement 2016-2025.¹³ Au niveau politique, l'accord de coalition d'Amsterdam 2018 vise à créer une « ville équitable, unie, libre, durable et démocratique » et à « combiner les budgets pour les soins et le travail de manière plus intelligente ».¹⁴

¹¹ Organisation mondiale de la santé/UN-HABITAT (2010).

¹² Villes pour un logement convenable (2018).

¹³ Conseil du logement et des organismes dépendants de Barcelone (2016).

¹⁴ Coalition politique d'Amsterdam (2018).

ENCADRE 2**Charte de Genève des Nations unies sur le logement durable**

La Charte de Genève des Nations unies sur le logement durable, approuvée par les États membres de la CEE-ONU en 2015, vise à soutenir les États membres dans leurs efforts pour garantir à tous l'accès à un logement décent, adéquat, abordable et sain.

La Charte comprend une section sur l'inclusion sociale et la participation, à laquelle elle fait référence :

- Le soutien de l'État à un logement adéquat, sain, sûr et abordable, y compris l'accès aux services publics et aux services de base, qui favorisent la cohésion sociale et contribuent à répondre aux besoins de logement de divers groupes sociaux, y compris les groupes et personnes marginalisés et vulnérables
- La planification, la conception, l'entretien et la rénovation des logements qui favorisent une vie saine / les principes de conception universelle pour accroître la facilité d'utilisation des logements pour toutes les personnes au-delà des clivages générationnels liés au sexe et au handicap.
- Conception et entretien actif des logements et des quartiers afin d'améliorer le bien-être émotionnel des personnes, en impliquant les communautés locales dans le processus.

Source: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/hlm/documents/Publications/EN_Geneva_UN_Charter_on_Sustainable_Housing.pdf.

Vieillir sur place

La diminution des capacités des personnes âgées les oblige souvent à effectuer des transitions dans leur environnement de vie, soit en adaptant leur résidence actuelle, soit en se déplaçant vers un environnement plus favorable. Lorsqu'elles décident où vivre, les personnes âgées considèrent souvent que leur domicile ou leur communauté actuels présentent des avantages en termes de maintien d'un sentiment de connexion, de sécurité et de familiarité, ainsi que d'identité et d'autonomie.¹⁵ Le droit de toutes les personnes présentant une forme de limitation fonctionnelle pour vivre et d'être intégrées dans leur communauté est également au centre de l'article 19 de la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées.

Une réponse politique européenne commune au vieillissement de la population - le premier des cinq principes qui façonnent la politique du logement du gouvernement irlandais pour notre population vieillissante - devrait être d'encourager le « vieillissement sur place », c'est-à-dire la capacité des personnes âgées à continuer à vivre dans leur propre maison et communauté, en toute sécurité, de manière indépendante et confortable.¹⁶ Cela nécessite à la fois une intervention stratégique au niveau de la ville, comme dans la Déclaration des Municipalistes, et au niveau local, des logements flexibles. Des maisons modèles telles que Sredzki à Berlin¹⁷ et Lugaritz à Saint-Sébastien sont de bons exemples. Il s'agit dans les deux cas de groupes d'appartements nouvellement construits, conçus de manière à s'adapter facilement aux changements de fonctionnalité et de désir au cours des dernières étapes de la vie. Une caractéristique innovante de Lugaritz est une combinaison de dispositifs de maison intelligente et de capteurs qui transmettent ces changements de demande afin que les services d'aide puissent être adaptés.¹⁸

Logement abordable

L'accessibilité financière comprend le coût de la location ou de l'achat d'un logement, ainsi que les réparations, l'entretien et les adaptations mentionnées sous les quatre rubriques : sécurité, sûreté, confort et fonctionnalité. Les ménages âgés fortunés ont de nombreuses possibilités. Pour les ménages plus pauvres, l'aide est fournie à trois niveaux : national, local et par ménage. Tout d'abord, des systèmes de sécurité sociale financés par l'État fonctionnent dans tous les pays européens. Le Royaume-Uni est un exemple de système universel d'aide publique pour 12 millions de retraités, complété par une allocation logement pour 2 millions de ménages de retraités qui ne peuvent pas payer le loyer du marché pour leur logement. Deuxièmement, les personnes âgées les plus pauvres risquent d'être exclues du marché du logement dans de nombreuses villes dynamiques.¹⁹ Le plan de logement de Barcelone et l'accord de

¹⁵ Organisation mondiale de la santé (2015).

¹⁶ Gouvernement Irlandais (2019).

¹⁷ Mietergenossenschaft SelbstBau eG (2019).

¹⁸ Fondation Matia (2020).

¹⁹ Hochstenbach, C. (2019).

coalition d'Amsterdam cherchent tous deux à protéger les ménages à faibles revenus en maintenant un secteur du logement social dynamique et subventionné et en modérant le marché du logement privé. Troisièmement, les propriétaires âgés riches en actifs mais pauvres en revenus peuvent bénéficier de programmes urbains tels que « l'Homeshare ». Après avoir élevé une famille, beaucoup vivent seuls dans de grandes maisons désormais trop grandes pour leurs besoins, tandis que les jeunes ont du mal à trouver un logement abordable. « Homeshare International » est une ONG qui soutient un réseau d'organisations telles que Wohnbuddy²⁰ dans les villes de Vienne et de Graz en Autriche, en organisant et en supervisant des chambres à loyer modéré en échange d'un accompagnement et d'une aide pour les tâches ménagères. L'Union autrichienne des étudiants passe un contrat avec les personnes âgées : pour les étudiants qu'elle fournit, une heure d'aide mensuelle donnée par un étudiant équivaut à un mètre carré de chambre.

Maisons intelligentes à Donostia-San Sebastián, Espagne

Le complexe de logements pionnier de Lugaritz vise à améliorer la connectivité des quartiers et à créer de nouvelles méthodes de cohésion sociale pour une expérience plus adaptée aux besoins des personnes âgées. Ce projet est principalement axé sur les couples qui vieillissent sur place, où l'un des partenaires présente un certain degré de dépendance. La participation de la Fondation Matia et la disponibilité de ses ressources assurent la fourniture de services en fonction des besoins individuels. Les besoins et les désirs sont transmis par une combinaison de dispositifs et de capteurs intelligents. Ceux-ci évoluent avec le temps.

Un lien direct est établi entre la partie inférieure et la partie supérieure du quartier. Cette connexion verticale s'ouvre sur une place publique au niveau supérieur avec une vue imprenable sur la ville, une orientation sud-est et un accès individuel aux différents programmes situés dans la proposition : des maisons pour personnes âgées, un centre de jour, une cafétéria, une école maternelle et un centre de recherche. Le nouveau bâtiment et l'espace public servent de point de rencontre pour le quartier, un espace intermédiaire au caractère ouvert et utilisable par tous.

Source: <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/afp/lugaritz-homes-connecting-a-neighborhood/>

Des technologies intelligentes pour une vie indépendante

Les technologies intelligentes associées à la consommation d'énergie, à l'automatisation et au « confort domestique » peuvent à la fois aider les personnes âgées et les personnes handicapées et leur donner les moyens de conserver leur indépendance dans leur propre maison. Cependant, les avantages des dispositifs commerciaux intelligents qui sont arrivés sur le marché sont souvent compromis par l'absence d'harmonisation du fonctionnement des différents dispositifs numériques à domicile. La Commission européenne soutient les solutions innovantes à ces dilemmes. Deux exemples : le consortium PROGRESSIVE (composé d'ONG, d'universités, d'instituts de recherche et d'entreprises) s'est attaqué à « l'internet des objets » en élaborant des normes pour l'interopérabilité des appareils²¹ ; et le partenariat européen d'innovation pour des communautés intelligentes et durables est une plate-forme de premier plan pour l'innovation et le développement de maisons intelligentes, qui harmonise cette technologie avec l'économie et la gestion du logement et des soins. Des projets pionniers transforment les maisons des personnes âgées en « laboratoires vivants » pour tester l'interopérabilité d'une série de dispositifs commerciaux afin d'améliorer la sécurité, le confort ou la fonctionnalité de ceux dont les capacités sont limitées.

Les villes sont confrontées au double défi de la mise en place de projets innovants, à la hausse ou à la baisse, pour servir les communautés locales avec des solutions personnalisées. Les membres du Forum sur l'assistance à l'autonomie à domicile (également cofinancé par la Commission européenne) reconnaissent que les projets innovants doivent être convertis en bonnes pratiques et adoptés par de nombreux fournisseurs de logements et de services sociaux.²² Les approches globales sont illustrées par le projet de Donostia-San Sebastián, en Espagne (encadré 2), et un projet pilote dans la ville canadienne de Côte Saint-Luc²³ qui répondent à l'évolution

²⁰ Wohnbuddy: Impacthub. Vienna. <https://vienna.impacthub.net/company/wge-gemeinsam-wohnen/> (Accessed 13/01 2020).

²¹ PROGRESSIVE consortium (2018).

²² Ambient Assisted Living Forum (2018).

²³ Ville de Côte Saint-Luc (2019).

de la vie de ses occupants. La municipalité italienne de Bolzano a fait équipe avec le secteur privé pour installer une série de capteurs afin d'aider les résidents âgés à rester plus longtemps chez eux. Il s'agit notamment de pavés tactiles sur lesquels ils peuvent placer leurs médicaments pour qu'on leur rappelle de prendre leurs comprimés, ou s'ils les ont déjà pris. Les capteurs d'eau et d'électricité permettent de suivre la routine de la vaisselle, de la douche, de la télévision ou de la mise en marche de la bouilloire. Des capteurs de porte surveillent si les résidents se lèvent et sortent. Et des couvre-lits indiquent si un résident dort ou s'il est tombé du lit.²⁴

Les technologies intelligentes permettent de recueillir des informations pour aider à gérer les conditions de vie, mais aussi de révéler des informations sur les comportements, les modes de vie et le bien-être des personnes. Les capteurs de vie privée qui aident les services de soins ou d'assistance peuvent également être intrusifs et trop s'éloigner du simple domaine de la « surveillance ». Le consortium PROGRESSIVE recommande un consentement éclairé, avec des procédures claires en place qui déterminent comment les données sont collectées, stockées et sauvegardées; dans quelles circonstances elles peuvent être partagées ; qui est propriétaire des données et quelles sont les règles d'accès et de suppression des données.²⁵ Les personnes âgées sont ouvertes à l'idée d'avoir ces technologies à leur domicile si cela présente des avantages tangibles et si leurs préoccupations en matière de vie privée sont prises en compte.²⁶

Des environnements domestiques sécurisés

Un environnement familial sûr réduit la crainte de la criminalité et du stress, ce qui améliore la santé mentale et le bien-être. Les résidents plus âgés craignent les intrus dans leur maison plus que la plupart des citoyens. Pour accroître la sécurité de leur domicile, il faut agir à la fois au domicile et dans la communauté au sens large.

L'arrondissement londonien de Lambeth, au Royaume-Uni, a investi 81 millions de livres sterling dans la mise en place de mesures de sécurité dans 23 000 logements sociaux. Les mesures visant à prévenir les intrusions comprennent des portes et des fenêtres solides avec du verre très résistant et des serrures à clé. Les solutions intelligentes pour le logement et son environnement comprennent des systèmes de surveillance et des capteurs pour détecter les mouvements, des interphones vidéo pour les immeubles d'habitation et des sonnettes vidéo pour les appartements. Il est prouvé qu'il y a une réduction mesurable du stress et une amélioration de la santé mentale et du bien-être.²⁷

Des logements sûrs et fonctionnels pour une vie indépendante

Le rapport sur le vieillissement et la santé dans le monde fait état d'un déclin progressif des capacités physiques et mentales au cours de la vie. Bien que les trajectoires varient, on observe une perte générale de la force musculaire, de la forme physique, de la souplesse, des capacités émotionnelles et cognitive et des difficultés de vision, d'équilibre et de mobilité. Une telle perte de « capacité intrinsèque » liée à la santé (telle que définie par l'OMS) se répercute dans un cadre domestique sur (a) la « capacité fonctionnelle », qui permet aux personnes d'être et de faire ce qu'elles ont des raisons de valoriser, et (b) sur le risque de glissades, de trébuchements, d'écorchures, de brûlures et de chutes, entraînant des blessures telles que des coupures, contusions, fractures pouvant aller jusqu'à la mort. Selon la stratégie et le plan d'action de l'OMS pour un vieillissement en bonne santé en Europe,²⁸ les chutes chez les personnes âgées et les blessures qu'elles entraînent souvent (en particulier chez les femmes) sont les causes sous-jacentes d'une grande partie de la charge de morbidité et d'invalidité chez les personnes âgées en Europe et un facteur de risque majeur pour le développement de la fragilité.

Le défi pour les gouvernements nationaux et municipaux est de maintenir l'indépendance des personnes âgées en tant que valeur humaine fondamentale et de soulager la pression sur les services sociaux et de santé. De nombreux professionnels de la santé se concentrent sur (a) l'amélioration des capacités intrinsèques. La présente note se concentre sur (b) les mesures complémentaires visant à améliorer

²⁴ Slowey, L. (2016).

²⁵ PROGRESSIVE consortium (2018).

²⁶ OMS (2015).

²⁷ Ambrose et al (2018).

²⁸ OMS (2012).

les conditions de vie et recommande à la fois des investissements à grande échelle pour améliorer la sécurité à domicile et des investissements plus ciblés dans les aides et adaptations personnelles.

Un bon exemple d'investissement à grande échelle est le programme «Decent Homes» soutenu par le gouvernement du Royaume-Uni et mis en œuvre par l'arrondissement londonien d'Ealing.²⁹ Un programme de 153 millions de livres sterling visant à éliminer les risques environnementaux dans 13 500 logements sociaux, bénéficie de manière disproportionnée aux occupants âgés. Dans les salles de bains, les surfaces antidérapantes des baignoires, des douches et des sols réduisent le risque de chutes. Dans les cuisines, même les sols antidérapants, une meilleure disposition des placards, des éviers, des appareils et des connexions électriques réduit le risque de chocs électriques, de trébuchements, de brûlures et de grincements.

Des investissements ciblés dans les aides personnelles et les adaptations comprennent des mains courantes qui compensent le manque d'équilibre et de force musculaire. D'autres modifications physiques sont conçues spécialement pour les personnes à capacité limitée : douches de plain-pied avec sièges et mains courantes en remplacement de la baignoire, WC surélevés, chaises et lits, plans de travail de cuisine abaissés, robinets à levier long, passages plus larges pour les fauteuils roulants, portes coulissantes pour un meilleur accès aux personnes handicapées, rampes d'accès aux escaliers. La maison de retraite polyvalente Wilmankoti combine ces adaptations physiques avec des technologies numériques qui s'adaptent à la capacité déclinante des occupants. Elles peuvent également ouvrir la communication avec la famille, les amis ou les voisins pour accroître l'inclusion sociale.³⁰

Maison de retraite polyvalente de Wilmankoti, Finlande

Ouvert en 2019 avec 54 appartements de location, Wilmankoti est conçu pour améliorer la fonctionnalité et soutenir le vieillissement sur place. Le prestataire de services peut être une fondation (personnel de Wilmankoti : services sociaux, infirmière, physiothérapeute, ergothérapeute, infirmières auxiliaires et aide-soignante), le secteur public ou un prestataire de services privé. Tout appartement de l'immeuble peut devenir l'un des 24 appartements avec une assistance 24 heures sur 24, en fonction des besoins des résidents en matière de services. Tous les appartements sont accessibles et équipés selon le concept « Toimiva asunto » (appartement fonctionnel).

Un appartement fonctionnel comprend des barres d'appui sur tous les appareils et des placards muraux dans la cuisine, le hall d'entrée et la chambre, ainsi qu'un tabouret de sécurité robuste (appelé Jaakko-Jakkara) conçu spécialement pour les personnes âgées. En outre, les toilettes et les douches des appartements sont équipées d'un nombre suffisant de barres d'appui. L'accès aux toilettes se fait depuis la chambre à coucher par une porte coulissante. Les lumières des toilettes sont équipées de détecteurs de mouvement. L'utilisation d'appareils ménagers, comme un aspirateur, est facilitée par des prises murales placées à 60 cm du sol.

La connexion au réseau sans fil de la maison de retraite et le système de serrures intelligentes favorisent la mise en place et la disponibilité de services personnalisés, permettant aux résidents d'utiliser des systèmes de sécurité s'ils le souhaitent. Le modèle d'une maison de retraite polyvalente favorise la vie en communauté tout en offrant aux résidents un logement personnalisé dans leur propre appartement et en créant un environnement de vie sûr. Dans une maison de retraite complète, les formes de logement utilisées par les personnes âgées vont de la location indépendante aux soins palliatifs, et évoluent en fonction de la situation de vie des résidents et de leurs besoins en matière de services. Les services évoluent en continu sans que les résidents aient à quitter leur domicile.

Source: www.lpprpalvelukesussaatio.fi.

Efficacité énergétique dans les bâtiments pour améliorer le confort de l'habitat

L'Observatoire européen de la pauvreté énergétique a révélé qu'en 2016, 8,7 % des ménages dans les 28 États membres de l'UE ont déclaré ne pas pouvoir se tenir au chaud, ce qui équivaut à 44,5 millions de personnes.³¹ Ce sujet a fait les gros titres des journaux car ces décès évitables sont une tâche très visible sur notre société. L'expérience des pays scandinaves (où moins de trois pour cent des ménages ont des difficultés à se tenir au chaud) montre que presque tous ces décès peuvent être évités. La moitié de ces décès hivernaux excessifs, souvent dus à des maladies cardiaques, sont probablement dus au fait de vivre dans des conditions de froid, alors

²⁹ Gilbertson, J., et al (2008).

³⁰ Wilmankoti (2019).

³¹ Thomson, H., & Bouzarovski, S.(2019).

que la chaleur excessive en été pose également problème. Les personnes âgées souffrant de multiples comorbidités luttent contre les températures élevées en raison d'une thermorégulation réduite. L'OMS suggère une température de 20 degrés pour les personnes très âgées.³²

Les politiques d'efficacité énergétique peuvent également avoir un impact positif sur la santé mentale en atténuant l'inconfort thermique chronique et la pauvreté en carburant qui peuvent créer anxiété, stress, dépression et préoccupations concernant la santé physique. La difficulté à payer les factures de carburant contribue de manière significative à l'anxiété, à la dépression et à une mauvaise santé mentale.³³

Les recherches montrent que les résultats positifs en matière de santé sont systématiquement plus importants parmi les groupes vulnérables de la population : les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant de maladies préexistantes. Parmi les améliorations, citons la réduction des symptômes des maladies respiratoires et la diminution des taux de surmortalité hivernale dans les climats froids. Les effets sur la santé représentant 75 % des résultats totaux et le rapport coûts-avantages atteignant 4:1, plusieurs gouvernements s'attaquent désormais à la pauvreté énergétique en utilisant l'efficacité énergétique comme élément central de la politique énergétique.³⁴

ENCADRÉ 3

Directives cadres de la CEE-ONU pour les normes d'efficacité énergétique dans les bâtiments

La CEE-ONU a lancé une initiative sur les bâtiments à haute performance afin de déployer ses directives cadres pour les normes d'efficacité énergétique dans les bâtiments. L'objectif est de faire progresser l'Agenda 2030 et de réaliser les ODD : promouvoir un développement urbain durable ; lutter contre la pauvreté en réduisant la facture énergétique ; accélérer une transition énergétique durable en améliorant l'efficacité avec laquelle les services énergétiques des bâtiments sont fournis ; et soutenir l'action climatique en réduisant les besoins énergétiques et l'empreinte carbone des bâtiments. L'initiative vise également à sensibiliser les parties prenantes aux avantages que présentent les bâtiments à haute performance pour les personnes et à aider les pays en leur proposant des bonnes pratiques et des conseils pratiques. Par exemple, le gouvernement britannique a décidé de doter chaque maison d'un compteur intelligent d'ici à la fin de l'année 2020. Le programme de compteurs intelligents a déjà permis d'installer plus de 11 millions de compteurs de ce type et de compteurs avancés dans les foyers et les entreprises. Les compteurs intelligents aident les habitants à gérer le chauffage de leur maison avec des températures saines qui ne nuisent pas à l'environnement.

Source: UNECE (2019) Study on Mapping Energy Efficiency Standards and Technologies in Buildings in the UNECE region

Espaces verts et lieux publics

La cible 7 du SDG11 est de fournir d'ici 2030, un accès universel à des espaces verts et publics sûrs, inclusifs et accessibles, en particulier pour les femmes et les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées. Le paysage urbain a un impact majeur sur la mobilité, l'indépendance et la qualité de vie des personnes âgées et affecte leur capacité à « vieillir sur place » et à participer à la vie de la communauté.

Les personnes âgées accordent une grande priorité à un environnement agréable et propre, à des espaces verts, à un lieu de repos et à des toilettes publiques adéquates. Profiter de ces aspects de la vie en ville remonte le moral, encourage l'interaction sociale et améliore la santé physique et mentale. Des trottoirs et des rues propres et sûrs, un accès facile aux magasins et aux services, des lieux calmes pour se reposer ou discuter avec des voisins et des amis améliorent la vie sociale et renforcent le sentiment d'identité.

Les plans stratégiques relatifs aux modes d'utilisation des sols, à l'aménagement urbain et aux transports doivent établir un équilibre entre les équipements publics et les impératifs commerciaux afin de maximiser la valeur économique. Les plans et projets de quartier doivent être envisagés dans une optique de vieillissement et impliquer les résidents plus âgés.

³² Miller, W., Vine, D., & Amin, Z. (2017); WHO (1987).

³³ Gilbertson, J., Grimsley, M., Green, G. (2012); Ambrose et al (2018).

³⁴ CEE-NU (2017b).

La vie entre les bâtiments

Les personnes âgées ont un rôle clé dans le processus de planification, comme dans les initiatives « d'urbanisme participatif » et de « démocratisation de la technologie »³⁵ encouragées par le maire de Boston, Massachusetts, aux États-Unis, et par les conseils d'exercice en Finlande.³⁶

Des outils intelligents peuvent être utilisés pour encourager la participation des personnes âgées.³⁷ Un bon exemple est le « Walkable Town Audit », un outil générique de marchabilité lancé dans la ville irlandaise d'Athboy et développé par Age-Friendly Ireland.³⁸ Cet outil couvre la gamme des aspects inclus dans le Protocole de Vancouver (utilisé pour développer le Guide des villes amies des personnes âgées de l'OMS) en mettant l'accent sur les handicaps cognitifs et sensoriels ainsi que sur les problèmes d'accès physique. Un autre outil intelligent pour améliorer l'accès à l'espace public est la « Wheelmap » développée avec les utilisateurs de fauteuils roulants par Sozialhelden - une organisation communautaire à Berlin, en Allemagne. La cartographie participative SIG marque divers lieux locaux avec des couleurs de feux de circulation indiquant leur accessibilité pour les utilisateurs de fauteuils roulants.³⁹

Les espaces verts

Avec plus de temps libre, les personnes âgées accordent une grande priorité à la marche, à la course, au repos ou à la socialisation dans les espaces verts. Les parcs, les arbres des rues, les jardins et les places publiques bien conçues sont des éléments essentiels d'une ville adaptée aux besoins des personnes âgées. Les espaces verts et agréables qui procurent de la joie aux personnes âgées contribuent également à la durabilité de l'environnement.

Les arbres matures filtrent les polluants de l'air et améliorent la rétention et la qualité de l'eau. Les vagues de chaleur exposent davantage les personnes âgées aux risques de maladie et de décès. La plantation stratégique d'arbres dans les zones urbaines peut refroidir l'air de 2 à 8 °C, réduisant ainsi les effets « d'îlot de chaleur » urbain qui conduisent à des températures extrêmes.⁴⁰ La plantation d'arbres fournit également de l'ombre, réduisant la demande de climatisation et donc la quantité d'énergie utilisée pour le refroidissement des bâtiments. Les arbres améliorent également le confort thermique extérieur et servent de coupe-vent.

La CEE-ONU aide les maires à planter des arbres dans et autour de la ville et a lancé la campagne mondiale « *Trees in Cities Challenge* » lors du Sommet sur l'action climatique de 2019. L'initiative a suscité un soutien international et l'engagement global a maintenant atteint plus de 10 millions d'arbres à planter.⁴¹

Les parcs artériels reliant les voies de transport ou les principales destinations permettent de créer des réseaux de marche et de cyclisme plus sûrs et plus faciles, et peuvent être des lieux populaires d'activité physique dans les villes surpeuplées, contribuant ainsi à un vieillissement en bonne santé.⁴²

Vie dans les bâtiments - accès aux lieux et services publics

Les bâtiments publics abritent des magasins, des lieux de rencontre et des centres de santé qui fournissent des services essentiels et contribuent à une bonne qualité de vie. Les quartiers doivent être conçus de manière à permettre un accès facile depuis les maisons. La ville d'Udine, en Italie, a utilisé une technologie SIG intelligente pour cartographier les besoins des personnes âgées en fonction des équipements du quartier et, sur la base de ces informations, a localisé de nouvelles pharmacies à proximité de groupes résidentiels de citoyens âgés plutôt que de suivre des impératifs purement commerciaux.⁴³

De même, le désir de participer à la vie du quartier et de la ville conduit à des modèles complémentaires de divertissement et d'interaction sociale. Place Cal est un dispositif

³⁵ Le bureau du maire de New Urban Mechanics. Projets de villes intelligentes : L'urbanisme participatif <https://www.betterworldsolutions.eu/smart-city-projects-boston/> City of Boston. (Accessed 03/12/2019)

³⁶ Säpyskä-Nordberg, M., Havas, A., Karvinen, E. (2014).

³⁷ OMS (2018).

³⁸ Age-friendly Ireland (2015).

³⁹ Mobasheri, A., Deister, J. & Dieterich, H. (2017).

⁴⁰ <https://treesincities.unece.org/> (accessed 26/04/2020).

⁴¹ « La promesse de 2,2 millions du Turkménistan au « Défi des arbres dans les villes » porte l'initiative à plus de 10 millions d'arbres », Communiqué de presse de la CEE-ONU du 20 mars 2020 <https://tinyurl.com/10milliontrees> (accessed 26/04/2020).

⁴² OMS (2016).

⁴³ Zamaro G. (2008).

intelligent développé à Manchester pour permettre aux personnes âgées d'accéder aux réseaux sociaux de quartier. Il vise en particulier à aider les gens à se renseigner sur les petits événements locaux qui peuvent être difficiles à découvrir : les matinées café, les groupes de couture, les cours d'informatique et les groupes de jardinage qui peuvent se trouver au coin de la rue.⁴⁴

L'initiative de New York City « *Age-Friendly Business* » et le Basque « *Age-Friendly Business Guide* »⁴⁵ sont des exemples de campagnes de sensibilisation qui fournissent des conseils pratiques, gratuits ou à faible coût, pour aider les entreprises à devenir plus respectueuses de l'âge et à attirer des clients plus âgés. Les pratiques adaptées aux personnes âgées consistent notamment à les accueillir dans leurs magasins, en faisant preuve d'une sensibilité particulière à l'égard des personnes souffrant de troubles de la vue, de fragilité physique et surtout de démence. Les propriétaires de petits établissements, souvent familiaux, ont souvent un lien personnel avec les utilisateurs et comprennent leurs besoins. Mais comme ces derniers sont remplacés par des magasins plus grands et plus impersonnels, le personnel devra être formé.

Conception universelle

Les bâtiments adaptés aux personnes âgées doivent être équipés de rampes et d'escaliers roulants, de larges portes et passages, de sols antidérapants, d'aires de repos, d'une signalisation adéquate et de toilettes publiques. Il existe des protocoles pour la conception universelle de ces éléments qui facilitent l'accessibilité à presque tous les âges et à presque toute la gamme des capacités physiques, mais jusqu'à présent, il n'existe aucune norme convenue au niveau international. Les pays et les villes doivent élaborer leurs propres protocoles. Berlin a l'ambition de devenir un exemple de classe mondiale de « ville sans barrières » et a produit un guide remarquable sur les bâtiments publics sans barrières.⁴⁶

Fonds pour l'accessibilité, Canada

Le Fonds pour l'accessibilité (FAP) est un programme fédéral de subventions et de contributions qui soutient les coûts d'investissement des projets de construction et de rénovation qui améliorent l'accessibilité physique et la sécurité des personnes handicapées dans les communautés et les lieux de travail canadiens.

Les personnes handicapées rencontrent souvent des obstacles à leur pleine participation et inclusion dans les activités de la vie quotidienne. Le FEA finance les projets d'immobilisations admissibles qui améliorent l'accès des personnes handicapées aux espaces communautaires et aux lieux de travail dans tout le Canada, ce qui crée à son tour des possibilités de participer à des activités, des services et des programmes communautaires ou d'accéder à des possibilités d'emploi.

Source: <https://www.canada.ca/en/employment-social-development/programs/enabling-accessibility-fund.html>

Se sentir en sécurité dans les villes

Selon les enquêtes sociales européennes (ESS), les personnes âgées, en particulier les femmes âgées, sont plus craintives ou inquiètes face à la criminalité dans les lieux publics.⁴⁷ Dans les pays de la CEE-ONU pour lesquels des données sont disponibles,⁴⁸ plus d'une personne sur quatre de plus de 65 ans ne se sent pas en sécurité ou très peu en sécurité lorsqu'elle marche seule dans son quartier après la tombée de la nuit (voir figure 3). Dans toutes les tranches d'âge, les femmes se sentent moins en sécurité et les personnes de plus de 65 ans sont les plus concernées. L'ESS 2018 a montré, par exemple, que plus de deux femmes âgées sur trois en Bulgarie se sentent en danger ou très en danger lorsqu'elles marchent seules dans leur quartier après la tombée de la nuit, alors qu'en Finlande, en Norvège et en Slovénie, c'est le cas de moins d'une femme âgée sur cinq.

⁴⁵ https://s3.amazonaws.com/production.media.nyam.org/filer_public/bf/f7/bff7621c-cac7-4679-9e0f-f5e8bd6d3ae9/agefriendlybusinessguide.pdf; <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/age-friendly-business-guide-in-basque-country/> (accessed 24/4/2010).

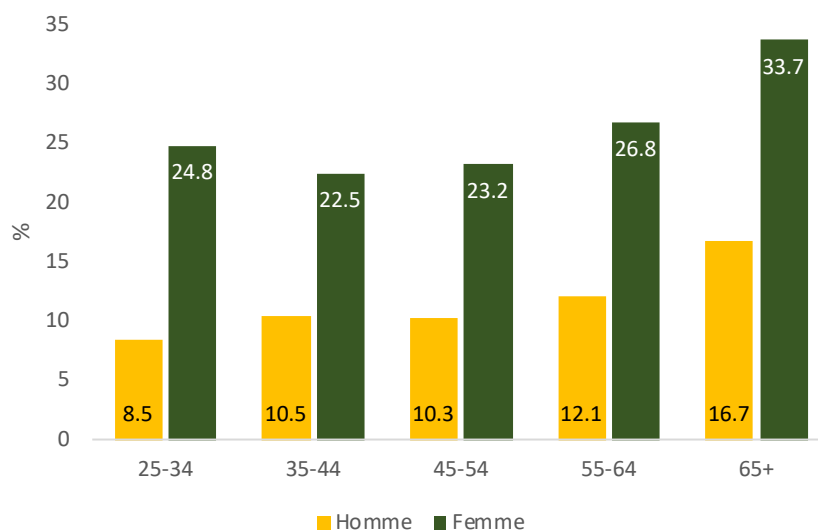
⁴⁶ Département du Sénat pour le développement urbain et l'environnement (2015).

⁴⁷ Ceccato, V. and Bamzar, R. (2016).

⁴⁸ Données du 9e cycle de l'enquête sociale européenne (2018). Les données sont collectées pour 19 pays : Autriche, Belgique, Bulgarie, Suisse, Chypre, Tchéquie, Allemagne, Estonie, France, Royaume-Uni, Hongrie, Irlande, Italie, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Serbie et Slovénie.

La ville de Prague en République Tchèque a développé un manuel de conception des Espaces publics, promouvant la sécurité des personnes âgées et vulnérables. La ville portugaise d'Aveiro a utilisé le même type de grandes orientations pour reconstruire son parc public Infante D. Pedro comme un endroit sécurisé de lien intergénérationnel.⁵⁰

Graphique 3
Proportion de femmes et d'hommes se sentant en danger lorsqu'ils marchent dans l'obscurité dans leur région, par tranche d'âge, dans certains pays de la CEE-ONU, 2018



Note: basé sur 19 pays de la CEE-ONU, calculé en ajoutant les variables "dangereux" et "très dangereux"

Source : Données de l'Enquête sociale européenne, cycle 9, 2018.

Les environnements sûrs sont liés à la prospérité économique et à l'harmonie sociale, ce qui nécessite des investissements stratégiques de la part des villes et des gouvernements nationaux. Toutefois, dans ce contexte macro-économique, les paysages des villes et des quartiers sont rendus plus sûrs grâce à des améliorations physiques sensibles (aux lignes de vue et aux lampadaires) et à des rues et des espaces bien utilisés. Un environnement animé dissuade la criminalité et réduit la peur de la criminalité. Le nouvel agenda urbain recommande « la meilleure utilisation commerciale possible des sols au niveau de la rue, en encourageant les marchés et le commerce locaux tant formels qu'informels, ainsi que les initiatives communautaires à but non lucratif, en amenant les gens dans les espaces publics et en favorisant et promouvant la marche et le vélo dans le but d'améliorer la santé et le bien-être ».⁵¹

Transports

La capacité des personnes âgées à « sortir et à se déplacer » est essentielle au bien-être. La mobilité en plein air apporte deux types d'avantages. Premièrement, les "déplacements actifs"⁵² - un élément clé du "vieillessement actif" - qui comprennent le cyclisme et la marche pour se connecter aux transports publics, améliorent la santé physique et mentale, permettant aux personnes âgées de profiter de la vie et de retarder l'apparition d'un handicap et d'une dépendance. Deuxièmement, le transport lui-même est crucial pour maintenir les liens sociaux, rester engagé dans la vie urbaine et accéder facilement aux services sociaux et de santé. De nombreuses personnes âgées à mobilité réduite ne peuvent être autonomes sans transport. Pour que le transport soit durable, il doit être accessible, abordable, sûr, sécurisé et respectueux de l'environnement. Tous ces facteurs doivent être réunis dans le but de promouvoir la mobilité active par des solutions de transport intelligentes, des services de transport public optimaux qui s'intègrent dans des lignes directrices de planification plus larges et permettent l'accès à tous.

⁴⁹ Institut de planification et de développement de Prague (2014).

⁵⁰ Azevedo, C (2016).

⁵¹ HABITAT III (2016) Nouvel agenda urbain. Nations Unies. New York

⁵² Réseau de voyage actif: URBACT III. (undated c2013); CEE-ONU (2015).

Rétablir les priorités en matière d'urbanisme

Avec l'adoption de l'Agenda 2030 pour le développement durable, les pays se sont engagés à veiller à ce que personne ne soit laissé pour compte. Pourtant, les systèmes de transport urbain marginalisent souvent les citoyens âgés. Perçue comme une clé pour débloquer la prospérité, la société du XXI^e siècle s'est tellement organisée autour de la voiture que les quartiers urbains sont devenus plus difficiles pour les piétons, les transports publics plus difficiles d'accès et les personnes sans véhicule socialement plus exclues.⁵³

La cible 2 du SDG 11 vise à redéfinir les priorités ; à assurer l'accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables pour tous ; à améliorer la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, en accordant une attention particulière aux besoins des personnes en situation de vulnérabilité, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées. La cible 6 du SDG 3 vise à réduire de moitié le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route dans le monde.⁵⁴

Comment les villes sont-elles mises en place ces systèmes de transport urbain durables, intelligents et adaptés à l'âge ? Les gouvernements des États et des régions peuvent fournir un cadre politique et législatif pour une réorientation stratégique des priorités. Le livre blanc de la Commission européenne sur les transports (2011) encourage les villes à produire des plans stratégiques de mobilité urbaine durable (SUMPS).⁵⁵ Adoptés par de nombreuses villes européennes, les SUMP visent à apporter une vision globale au développement du transport urbain, notamment en raccourcissant les trajets et en transférant la mobilité de la voiture vers des modes actifs plus respectueux de l'environnement et des personnes âgées, comme la marche, le vélo et les transports publics. L'objectif est de rendre le système de transport accessible à tous, d'améliorer la sûreté et la sécurité, de réduire la pollution, d'améliorer la rentabilité des transports urbains et de rendre l'environnement urbain en général plus attrayant. Un guide thématique connexe, intitulé « Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning »,⁵⁶ souligne le défi que représente la conciliation des flux de circulation automobile nécessaires avec la sécurité des piétons, comme l'illustrent le London Walkability Plan⁵⁷ et le plan de Chisinau visant à créer un quartier SMART⁵⁸. Les systèmes de transport intelligents intègrent désormais les besoins et les flux des piétons dans les systèmes de mobilité avancés.⁵⁹

Le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) est une autre initiative clé qui vise à mettre en place des modes de transport durables pour la santé humaine et l'environnement grâce à une approche politique intégrée. Ses objectifs prioritaires comprennent la promotion de modes de transport sains et sûrs et l'intégration des objectifs en matière de transport, de santé et d'environnement dans l'aménagement urbain et spatial. L'un des outils développés pour guider les décideurs politiques locaux est un outil d'évaluation économique de la santé pour la marche et le vélo (HEAT), qui montre les avantages économiques de la mobilité active comme la marche et le vélo réguliers.⁶⁰

Rendre les options de transport durable acceptables

Avec le vieillissement, l'évolution des exigences et des contraintes conduit à de nouveaux modèles de mobilité. Les déplacements domicile-travail sont moins importants ; les magasins, les établissements médicaux et de loisirs sont désormais les principales destinations. Les distances à parcourir diminuent ; les déplacements vers les équipements de quartier et les centres-villes dominant. Les transports publics, en particulier les autobus et les trams, sont les principaux modes de transport pour les déplacements de plus d'un kilomètre, ou moins pour ceux dont la capacité physique est limitée. Ils offrent une alternative à la conduite automobile et les transports publics sont le mode de transport préféré de ceux qui sont préoccupés par le changement climatique ou qui apprécient de ne pas avoir à se soucier des problèmes de conduite et de stationnement.

⁵³ Musselwhite, C. (2018).

⁵⁴ CEE-ONU (2015).

⁵⁵ Direction générale de la mobilité et des transports. (Deuxième édition 2019).

⁵⁶ Engels, D., et al (2019).

⁵⁷ Maire de Londres. Plan d'action "Walking" : Faire de Londres la ville la plus praticable du monde. (2018) Transport pour Londres. <https://www.london.gov.uk/what-we-do/transport/cycling-and-walking/making-walking-count>.

⁵⁸ PNUD Moldavie Villes vertes durables (2018)

⁵⁹ ERTICO – ITS Europe (2019).

⁶⁰ THE PEP est une initiative conjointe de la CEE-ONU et du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe. Pour plus d'informations, voir <https://thepep.unece.org/>

En revanche, les personnes âgées accoutumées à l'utilisation de la voiture, à des hauts niveaux de mobilité et à des modes de vie impliquant de nombreuses heures de transport, la transition pourra être difficile. Pour rendre l'alternative des transports en commun accessibles, il est nécessaire de considérer l'ensemble des éléments impliqués dans la réflexion.⁶¹

L'un des sept objectifs du plan d'action GOAL, financé par l'UE, consiste à "étudier le comportement de transition de la voiture à d'autres modes de transport".⁶² Le symbole du statut de la voiture et la commodité de la conduite diminuent l'acceptabilité des transports publics. Pour devenir une alternative attrayante, il doit être disponible, abordable et accessible.

Adapter les transports aux besoins des personnes âgées

Les transports publics sont disponibles dans la plupart des villes, mais les personnes âgées se plaignent que certains quartiers ne soient pas couverts par des itinéraires les menant là où elles souhaitent aller.⁶³ La relance des systèmes de transports publics pour tous les âges profitera particulièrement aux usagers âgés qui utilisent les services de bus de manière disproportionnée. Entre-temps, de nombreuses villes proposent des transports personnalisés. Beaucoup s'attachent à faciliter les déplacements dans les quartiers. Le service Silver-T à La Valette à Malte, « consiste en un transport local permettant aux personnes âgées de faire leurs courses quotidiennes au sein de la communauté, sans avoir à dépendre de leur famille et de leurs amis ». Flexlinjen à Göteborg, en Suède, fonctionne dans presque tous les quartiers, « avec de nombreux points d'arrêt qui permettent aux passagers de se rapprocher de l'itinéraire ». ⁶⁴ Un service de taxis pour personnes âgées fonctionne dans plus de 80 municipalités en République tchèque. Populaire auprès des personnes vivant en périphérie d'une ville, les personnes âgées peuvent appeler un taxi subventionné pour un trajet aller-retour vers leur destination locale.⁶⁵ À Ljubljana, en Slovénie, une flotte de véhicules électriques appelés Kavalirs (Gentle Helpers) permet aux personnes âgées ou à mobilité réduite d'accéder facilement au centre historique piétonnier de la ville.⁶⁶

Des transports abordables

Les revenus médians des citoyens de plus de 65 ans sont inférieurs à la moyenne de l'âge actif dans les États membres de l'Union européenne et dans la plupart des pays d'Europe de l'Est.⁶⁷ Compte tenu des objectifs sociaux, la plupart des gouvernements subventionnent les coûts des transports publics afin de garantir que les trajets soient abordables pour les personnes âgées. Les tarifs réduits garantissent des voyages gratuits ou très bon marché, comme dans la Fédération de Russie,⁶⁸ ou par une simple procédure d'obtention et d'utilisation d'un laissez-passer comme pour la gratuité des chemins de fer d'État en Slovaquie. En Turquie, tous les transports publics tels que les autobus urbains et interurbains, les ferries, les trains et les avions sont soit gratuits soit à tarif réduit pour les personnes âgées de 65 ans et plus ainsi que pour les personnes handicapées et leurs accompagnateurs.⁶⁹ Les gouvernements régionaux subventionnent le service de taxi pour personnes âgées en République tchèque.

Des transports publics accessibles à tous

Les transports publics adaptés aux personnes âgées doivent être sûrs, sécurisés et faciles à utiliser, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Conformément au règlement n° 107 des Nations unies, administré par la CEE-ONU, la législation du Royaume-Uni exige une accessibilité accrue par des autobus urbains à plancher surbaissé dont les caractéristiques de conception sont liées aux couloirs, aux mains courantes et aux sièges et espaces prioritaires. Des bus à plancher surbaissé sont en service dans de nombreuses villes européennes, avec des annonces audio et vidéo à Ljubljana. La ligne Flexlinjen à Göteborg est exploitée avec des minibus spacieux

⁶¹ Shrestha, B. P., et al (2017).

⁶² GOAL Consortium. Les besoins de transport d'une société vieillissante. Commission européenne de la mobilité et des transports. Bruxelles <http://www.goal-project.eu/images/goal-action-plan.pdf> (Accessed 08/12/2019).

⁶³ OMS (2007).

⁶⁴ Jönsson, A. (2018).

⁶⁵ Information partagée par le gouvernement de la République tchèque.

⁶⁶ Ljubljana Tourism (sans date). *Kavalir : se déplacer dans le centre ville en voiture électrique*. Municipalité de Ljubljana. <https://www.visitljubljana.com/en/visitors/travel-information/getting-around/kavalir-getting-around-the-city-centre-by-electric-car/> (Accessed 08/12 2019).

⁶⁷ Eurostat. (2019).

⁶⁸ Ryzkov, AY. and Zyuzin PV. (2016).

⁶⁹ Ministère turc de la famille et des politiques sociales (2014).

à plancher surbaissé pour les fauteuils roulants et les aides à la marche. La facilité d'accès au transport en bus exige également des arrêts de bus sûrs, sécurisés et informatifs, comme l'illustre la nouvelle génération d'abribus écologiques SMART dans la ville polonaise de Rzeszów.⁷⁰

Silver T et service de scooter Malte

Le système de transport public maltais subventionne la mobilité de nombreuses personnes âgées au sein de leurs communautés locales. Cependant, d'autres personnes qui ont des difficultés à parcourir de longues distances à pied ont besoin d'un transport plus personnalisé pour faire leurs courses quotidiennes, sans avoir à dépendre de leur famille ou de leurs amis.

Le service Silver T fonctionne du lundi au vendredi, de 7 heures à 14 heures, et fournit des moyens de transport à ceux qui souhaitent se rendre à la banque, au marché, à la clinique, au conseil local, aux lieux de culte et à d'autres destinations locales. Pour accéder à ce service, il faut téléphoner et réserver au moins deux jours avant et pas plus d'une semaine à l'avance. Le service est gratuit.

Le service de scooters électriques de La Valette, la capitale, permet aux personnes âgées ayant des difficultés de mobilité de louer gratuitement un scooter. Ces personnes pourront faire leurs courses dans l'enceinte de la ville de La Valette pendant une durée maximale de 3 heures. Ce service fonctionne du lundi au vendredi entre 7 heures et 14 heures. Le scooter peut être récupéré au ministère de la famille, des droits de l'enfant et de la solidarité sociale ou au terminus de bus, où les utilisateurs reçoivent un bref aperçu de la manière d'utiliser le scooter.⁷¹

Source: Informations partagées par le gouvernement de Malte

Des bus intelligents et adaptés aux personnes âgées dans la ville de Rzeszów, en Pologne

Le transport urbain à Rzeszów a subi une véritable métamorphose. Chaque jour, plus de 150 bus (dont 130 sont contrôlés, modernes et respectueux de l'environnement) desservent la population de la ville. Les voyageurs peuvent utiliser les distributeurs de billets et la carte de la ville de Rzeszów. Les nouveaux transports publics de haute qualité permettent de voyager plus rapidement, en toute sécurité et avec plus de confort. C'est une alternative attrayante aux déplacements en voiture. Les nouveaux bus avec un espace pour fauteuil roulant et des planchers surbaissés accessibles au niveau de la rue sont disponibles pour les voyageurs âgés, aux personnes souffrant de troubles du mouvement, de l'ouïe ou de la vue et à celles qui ont une poussette ou des bagages. Les bus sont équipés de systèmes d'information des passagers, notamment de moniteurs et de messages vocaux, de distributeurs de billets et d'un système de surveillance vidéo pour la sécurité.

Dans le cadre de l'engagement de Rzeszów à investir dans les technologies renouvelables, la ville construit 140 nouveaux abribus intelligents. Ces abribus ne se contentent pas de fournir un banc et un abri contre les intempéries, ils sont également équipés de panneaux solaires qui fonctionnent en permanence pour absorber l'énergie du soleil. Les abris ont été adaptés aux personnes à mobilité réduite et équipés de distributeurs de billets et de systèmes électroniques d'information des passagers. Les aveugles et les malvoyants peuvent obtenir des instructions vocales grâce à des boutons en braille ou à des télécommandes.

Source: Wagstaffe, L. (2019).

Conformément à la Convention relative aux droits des personnes handicapées, de nombreux pays ont amélioré l'accessibilité des transports urbains. Au Kazakhstan, la loi sur les activités d'architecture, d'urbanisme et de construction énonce intégralement les exigences essentielles d'un environnement favorable aux activités quotidiennes des personnes à mobilité réduite. En 2014-2016, 16 722 panneaux de signalisation routière et symboles de trafic spéciaux dans les régions et 465 passages pour piétons avec signaux sonores ont été installés dans les zones où se trouvent des organisations de personnes handicapées. La loi couvre également le transport privé et des services de taxi spécifiques pour les personnes handicapées, appelés « Invataksi », ont été mis en place.⁷²

⁷⁰ Wagstaffe, L. (2019).

⁷¹ <https://activeageing.gov.mt/Elderly-and-Community%20Care-Services-Information/Documents/INF%20-%20SilverTServiceEN.pdf> (Accessed 05/12/2019).

⁷² CRPD/C/KAZ/1 Rapport initial présenté par le Kazakhstan en vertu de l'article 35 de la Convention relative aux droits des personnes handicapées.

Vers des transports publics sans barrières à Minsk, en Biélorussie

Avec la loi sur les activités architecturales, d'urbanisme et de construction, le Belarus a pris des dispositions pour créer un environnement favorable aux activités quotidiennes des personnes handicapées, des personnes âgées, des personnes souffrant de troubles locomoteurs, des femmes enceintes, des enfants d'âge préscolaire et des adultes qui portent des enfants ou les poussent dans des poussettes. Grâce à cet engagement, en 2017, 89 véhicules de transport de passagers à plancher surbaissé (41 bus, 28 trolleybus et 20 bus électriques) ont été achetés sur le budget national pour un coût de 452,4 millions de roubles ; 424 passages pour piétons et 281 tronçons de trottoir ont été adaptés pour être utilisés par des personnes ayant une déficience visuelle et des utilisateurs de fauteuils roulants, 166 arrêts de transport public ont été adaptés pour être utilisés par des personnes ayant une déficience visuelle et 94 feux de circulation ont été équipés de signaux sonores au profit de toutes les personnes handicapées.

Neuf gares routières ont été adaptées pour assurer l'accès à toutes les personnes handicapées. Dans le métro de Minsk, des mesures d'accessibilité ont été introduites, des balises d'information ont été mises en place pour les personnes malvoyantes dans 4 stations, et 24 systèmes d'information sur les rames de métro avec affichage de texte défilant ont également été installés. En outre, le métro de Minsk a produit un guide détaillé des mesures d'accès sans obstacle mises en place dans toutes les stations. Le plan en ligne peut être consulté sur le site web de la société (www.metropoliten.by). Il existe également un guide indiquant le trajet qu'un utilisateur de fauteuil roulant, par exemple, doit emprunter pour rejoindre le train depuis le niveau de la rue. Les passagers handicapés peuvent désormais planifier leur voyage en métro à l'avance et utiliser les services du métro dès leur arrivée à la gare.

Source : Rapport du Belarus au Comité des droits des personnes handicapées en 2018 (CRPD/C/BLR/1).

Vers des villes durables et intelligentes pour tous les âges

Les décideurs politiques locaux jouent un rôle clé dans les transformations nécessaires à la mise en œuvre des cadres politiques internationaux mentionnés dans cette note et, comme l'ont montré les exemples relatifs aux domaines du logement, des espaces verts et publics et des transports, il existe un potentiel d'intégration considérable entre des approches qui sont souvent traitées séparément. Les considérations relatives à la durabilité environnementale, économique et sociale sont liées entre elles.

Les technologies intelligentes, comme l'illustrent les exemples présentés dans ce dossier, recèlent d'un potentiel important pour les personnes âgées et les personnes handicapées en les aidant à vivre de manière autonome dans leur foyer, en améliorant leur mobilité et leur connexion avec leur communauté et peuvent constituer un outil précieux pour l'inclusion sociale et le vieillissement en bonne santé. Toutefois, s'ils sont conçus sans tenir compte des besoins des personnes âgées et des personnes handicapées, les services de plus en plus numérisés dans les villes peuvent créer des obstacles à la participation, rendre les services inaccessibles et renforcer la fracture numérique.

Les trois approches suivantes facilitent une inclusion plus systématique des considérations relatives au vieillissement, au genre, au handicap et aux droits de l'homme dans la planification du développement local :

Intégrer les considérations relatives au vieillissement, au genre, au handicap et aux droits de l'homme dans l'aménagement urbain

Pour que la conception des logements, des espaces publics et verts et des systèmes de transport dans les villes réponde aux besoins de toutes les générations et de tous les niveaux de capacité, il est important de prendre en compte les questions de genre, de handicap, de droits de l'homme et de vieillissement dans la planification, la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des nouveaux développements urbains.

Impliquer toutes les générations et tous les acteurs pour une planification du développement local centrée sur les personnes

Selon le principe « rien sur nous sans nous », il est recommandé d'engager, de consulter, de concevoir avec et pour les habitants des villes de tous âges et de toutes capacités afin de connaître les différents besoins, préférences et habitudes de tous les citoyens pour s'assurer qu'ils ne soient pas "laissés pour compte" par des développements technologiques et un aménagement urbain qui ne répondent pas à leurs besoins.

Éviter de travailler en silos - coopérer entre les secteurs pour relier les points entre les différents domaines de la vie urbaine

Trouver une synergie entre les considérations environnementales, économiques et sociales pour être pris en compte dans la planification urbaine durable et faciliter le développement des projets qui sont mutuellement bénéfiques, tels que des développements de logements intelligents qui efficaces sur le plan énergétique et reliés aux transports publics, sans obstacles et adaptables à l'évolution des besoins au cours de la vie, en facilitant les contacts intergénérationnels et relations. Le succès dépendra d'une coopération efficace dans tous les secteurs, au niveau national, régional et local.

Bibliographie

Active Travel Network: URBACT III. (undated c2013) Tackling transport problems by promoting walking and cycling in small and medium sized cities. European Commission. Brussels; https://urbact.eu/sites/default/files/import/Projects/Active_Travel_Network/documents_media/final_brochure_end2_korr_kl_01.pdf (Accessed 05/12/2019).

Age-friendly Ireland (2015) How Walkable is your Town. Centre for Excellence in Universal Design/National Disability Authority. Dublin. <http://agefriendlyireland.ie/afi-walkability-report-lr-18615-23-6/> (Accessed 13/01/2020).

Ambient Assisted Living Forum (2018) Ageing Well in the Digital Age: Executive Summary. Ambient Assisted Living Forum. Brussels. <http://www.aal-europe.eu/the-forum-executive-summary-is-finally-released> (Accessed 13/01/2020).

Ambrose et al (2018). Better Housing, Better Health in London Lambeth: The Lambeth Housing Standard Health Impact Assessment and Cost Benefit Analysis. Centre for Regional Economic and Social Research, Sheffield Hallam University. Sheffield.

Amsterdam Political Coalition (2018) A New Spring and New Voice. City of Amsterdam. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/ambitions/> (Accessed 11/12/2019).

Azevedo, C (2016). 'A Portuguese city park as an intergenerational contact zone.' In Kaplan, M., et al (eds.) (2016) Intergenerational Contact Zones: A Compendium of Applications. Pennsylvania State University, University Park. <https://aese.psu.edu/extension/intergenerational/articles/intergenerational-contact-zones/recreation-portuguese> (Accessed 13/01/2020).

Barcelona Councillorship of Housing and Dependent Bodies. (2016) Barcelona Right to housing Plan 2016-2025. Municipality of Barcelona. Barcelona. <https://habitatge.barcelona/en/strategy/right-to-housing-plan> (Accessed 13/01/2020).

Ceccato, V. and Bamzar, R. (2016) Elderly victimization and fear of crime in public spaces. *International Criminal Justice Review*. Vol 26 (2) pages 115-133.

Cities for Adequate Housing (2018) Municipalist Declaration of Local Governments for the Right to Housing and the Right to the City. United Cities and Local Governments. Barcelona. <https://citiesforhousing.org/#section--1> (Accessed 11/12/2019).

City of Côte Saint-Luc (2019). The VILLAGE Initiative: Smart Cities Challenge: final proposal. Infrastructure Canada. Ottawa. <https://www.infrastructure.gc.ca/cities-villes/videos/cote-saint-luc-eng.html> (Accessed 05/12/2019).

Directorate-General for Mobility and Transport. (Second edition 2019) Guidelines for Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Commission. Brussels.

Engels, D., et al (2019) Topic Guide Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning. European Commission Directorate General for Mobility and Transport. Brussels.

ERTICO – ITS Europe (editor): (2019) Intelligent Transport Systems (ITS) and SUMP – making smarter integrated mobility plans and policies. European Commission Directorate General for Mobility and Transport. Brussels.

Eurostat. (2019). Ageing Europe: Looking at the Lives of Older People in the European Union. Publications Office of the European Union. Luxembourg.

Foale, K., and White, S (2019) PlaceCal uses community technology to combat loneliness. Manchester Metropolitan University. Manchester. <https://www2.mmu.ac.uk/news-and-events/news/story/6743/> (Accessed 05/12/2019).

Gehl, J. (2011). Life between buildings: using public space. (English translation) Island Press. Washington. (Accessed 04/12/2019).

Gilbertson, J., Grimsley, M., Green., G. (2012) Psychosocial routes from housing investment to health gain: Evidence from England's home energy efficiency scheme. *Energy Policy* 49: 122–133.

GOAL Consortium (undated). Transport Needs of an Ageing Society. EU Commission of Mobility and Transport. Brussels <http://www.goal-project.eu/images/goal-action-plan.pdf> (Accessed 08/12/2019)

Government of Ireland. (2019) Housing Options for Our Ageing Population: Policy Statement. Department of Housing Planning and Local Government/Department of Health. <https://www.gov.ie/en/publication/ea33c1-housing-options-for-our-ageing-population-policy-statement/?referrer=/wp-> (Accessed 13/01/2020).

Habitat III Secretariat (2016). New Urban Agenda. United Nations. New York.

Habitat III (2017). Habitat III Regional Report. Housing and Urban Development in the Economic Commission for Europe Region. Towards a city-focused, people-centred and integrated approach to the New Urban Agenda. United Nations. New York.

Hochstenbach, C. The age dimensions of urban socio-spatial change. *Population, Space and Place*. 2019; 25:e2220.

- Jackisch, J., Zamaro, G., Green, G., Huber., M. (2015) Is a healthy city also an age-friendly city? *Health Promotion International*, Suppl 1:i108-i117. doi: 10.1093/heapro/dav039.
- Jönsson, A. (2018) A better Environment to age in: Working towards age-friendly cities in the Nordic region. Nordic Welfare Centre, Sweden. Stockholm. <https://nordicwelfare.org/wp-content/uploads/2018/03/A-Better-Environment-to-Age-in-v2-1.pdf> (Accessed 05/12/2019).
- Ljubljana Tourism (undated). Kavalir: getting around the city centre by electric car. City Municipality of Ljubljana. <https://www.visitljubljana.com/en/visitors/travel-information/getting-around/kavalir-getting-around-the-city-centre-by-electric-car/> (Accessed 08/12/2019).
- Matia Foundation (2020) Lugaritz Homes: Connecting a neighbourhood. Age-friendly World. WHO. Geneva. <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/afp/lugaritz-homes-connecting-a-neighborhood/>(Accessed 13/01/2020).
- Mietergenossenschaft SelbstBau eG (2019). Sredzki 44. German Federal Ministry for Family Affairs, Senior Citizens, Women and Youth. Berlin. www.sredzki44.de (Accessed 27/11/2019).
- Miller, W., Vine, D., & Amin, Z. (2017). Energy efficiency of housing for older citizens: Does it matter?. *Energy Policy*, 101, 216-224.
- Mobasheri, A., Deister, J. & Dieterich, H. Wheelmap: the wheelchair accessibility crowdsourcing platform. *Open geospatial data, softw. stand.* 2, 27 (2017) doi:10.1186/s40965-017-0040-5. <https://link.springer.com/article/10.1186/s40965-017-0040-5> (Accessed 13/01/2020).
- Musselwhite, C. (2018). Age Friendly Transport for Greater Manchester. Swansea University, Swansea.
- Office for a Democratic Belarus (2016) Development of Transportation System Discussed at Seminar in Minsk. European Union. Brussels. https://odb-office.eu/expertise_/transport/development-transportation-system-discussed-seminar-minsk (Accessed 05/12/2019).
- Prague Institute of Planning and Development. (2014) Prague Public Space Design Manual. Office of Public Space. Prague.
- PROGRESSIVE consortium (2018). Standards around ICT for Active and Healthy Ageing: Guidelines for Smart Homes that are Age-Friendly. Asociación Española de Normalization. Madrid. <https://progressivestandards.org/wp-content/uploads/2019/01/Guidelines-for-standards-around-ICT-for-AHA-for-age-friendly-smart-homes.pdf> (accessed 03/12/2019).
- Rowles, G., Bernard, M. (2013). The meaning and significance of place in old age. In: *Environmental gerontology: making meaningful places in old age*. New York: Springer: 3–24.
- Ryzkov, AY. and Zyuzin PV.(2016) Urban Public Transport Development in Russia: trends and reforms. National Research University, Higher School of Economics. Moscow.
- Säpyskä-Nordberg, M., Havas, A., Karvinen, E (2014) Exercise Councils: A New Channel for Older Adults. Age Institute. Helsinki. https://www.voimaavanhuuteen.fi/content/uploads/2016/05/Exercise_councils_22NKG_netti.pdf (Accessed 04/12/2019).
- Senate Department for Urban Development and the Environment. (2015) Berlin Design for All: Barrier-Free Concept: Instructions: Accessible Public Buildings. City of Berlin. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/konzept_bfrei/KB_nachCD_en_web.pdf (Accessed 08/12/2019).
- Shrestha, B. P., et al (2017) Review of Public Transport Needs of Older People in European Context. *Population Ageing* 10:343–361 DOI 10.1007/s12062-016-9168-9.
- Slowey, L. (2016) Solutions for an Ageing Population: Terchnology and Healthcare in the City of Bolzano. IBM. New York. <https://www.ibm.com/blogs/internet-of-things/iot-oap-new-technology-ageing-population/>(Accessed 23/01/2020).
- The Mayor's Office of New Urban Mechanics. Smart City Projects: Participatory Urbanism <https://www.betterworldsolutions.eu/smart-city-projects-boston/> City of Boston. (Accessed 03/12/2019).
- Thomson, H., & Bouzarovski, S (2019) Addressing Energy Poverty in the European Union: State of Play and Action. EU Energy Poverty Observatory. Brussels. <https://www.energypoverty.eu/observatory-documents/addressing-energy-poverty-european-union-state-play-and-action> (Accessed 08/12/2019).
- Turkish Ministry of Family and Social Policies (2014). Official Newspaper: Regulation on Free or Discount Travel Cards. Government of Turkey. Ankara. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/03/20140304-3.htm> (Accessed 08/12/2019).
- UNDP (2018). Moldova Sustainable Green Cities. United Nations Development Programme. <https://www.md.undp.org/content/moldova/en/home/projects/Moldova-Sustainable-Green-Cities.html> (Accessed 29/04/2020).
- UNECE (2015). Together with UNECE on the road to safety. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva.

UNECE (2015). Transport for Sustainable Development – The case of Inland Transport. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport_for_Sustainable_Development_UNECE_2015.pdf.

UNECE (2017). Older persons in rural and remote areas. UNECE Policy Brief No. 18. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva. https://www.unece.org/fileadmin/DAM/pau/age/Policy_briefs/ECE-WG1-25-E.pdf.

UNECE (2017b). Best policy practices for promoting energy efficiency. Second Edition. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/energy/se/pdfs/geee/pub/Promoting_EE_ECE_ENERGY_100_Rev.1_pdf_web.pdf.

UNECE (2018). Report on ICPD Programme of Action Implementation in the UNECE Region. Fulfilling the potential of present and future generations. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva.

UNECE (2019) Study on Mapping Energy Efficiency Standards and Technologies in Buildings in the UNECE region <http://www.unece.org/energywelcome/areas-of-work/energy-efficiency/activities/energy-efficiency-in-buildings.html>.

Vamberg, H., Gehl, J., Gustafsson, O., Reigstad, S. (2013). Unlocking Moscow's Urban Treasures. Gehl Projects. Copenhagen. <https://gehlpeople.com/cases/moscow-russia/> (Accessed 04/12/2019).

Wagstaffe, L. (2019) Four European cities leading the way in eco-friendly public transport. Euronews. Lyon. <https://www.euronews.com/living/2019/06/07/four-european-cities-leading-the-way-in-eco-friendly-transport> (08/12/2019).

Wilmankoti (2019) Service Housing and Advanced Service Housing. Lappeenranta Service Centre Foundation. <http://www.lprpalvelukeskustaatio.fi/asumispalvelu/palvelukodit/wainonkoti/> (accessed 13/01/2020).

WHO (1987). Health Impact of Low Indoor Temperatures: Report on a WHO Meeting. World Health Organization Regional Office for Europe. Copenhagen.

WHO /UN-HABITAT (2010). Hidden Cities: Unmasking and overcoming health inequalities in urban settings. World Health Organization. Kobe.

WHO (2007) Global Age-Friendly Cities: A Guide. World Health Organization. Geneva.

WHO (2012). Strategy and action plan for healthy ageing in Europe, 2012–2020. WHO Regional Office for Europe, Copenhagen.

WHO (2015). World Report on Ageing and Health. World Health Organization. Geneva.

WHO (2016) Health as the Pulse of the New Urban Agenda. World Health Organization. Geneva.

WHO (2016) Creating Age-friendly Environments in Europe: A tool for policy-makers and planners. WHO Regional Office for Europe. Copenhagen.

WHO (2017). Age-friendly European Environments: A handbook for Policy Action. World Health Organization Regional Office for Europe. Copenhagen.

WHO (2018). Age-friendly Environments in Europe: Indicators, monitoring and assessments. World Health Organization Regional Office for Europe. Copenhagen.

Zamaro, G. (ed.) (2008). Udine Healthy Ageing Profile. City of Udine.

Remerciements

La CEE-ONU est reconnaissante à Geoff Green, professeur émérite de politique urbaine à l'université de Sheffield Hallam, au Royaume-Uni, pour sa contribution d'expert à la préparation de ce dossier.

Checklist: Vieillir dans des villes durables et intelligentes

| Principaux secteurs | Secteurs de mise en œuvre | Éléments clés |
|---|--|--|
| Hébergement | Soutien aux foyers pour personnes âgées par les municipalités, les ONG et le secteur privé | <ul style="list-style-type: none"> • Rénover ou concevoir de nouvelles constructions pour faciliter le vieillissement sur place • Une technologie intelligente pour surveiller les conditions de vie • Subventions aux loyers ou contrôle de l'accessibilité financière • Des fenêtres, des portes et des caméras de surveillance robustes pour la sécurité • Adaptations et aides pour la sécurité et l'amélioration du fonctionnement • L'efficacité énergétique pour la chaleur et le confort • Réduire la consommation d'énergie pour un environnement durable • Vieillir en place pour renforcer la durabilité des systèmes de santé et de services sociaux |
| Espaces verts et espaces publics | Développement durable et respectueux de l'âge des villes et des quartiers par les municipalités, les ONG et le secteur privé | <ul style="list-style-type: none"> • Audits participatifs à pied et "cartes roulantes" pour encourager la vie entre les bâtiments • Planifier les quartiers et planter des arbres pour améliorer les espaces verts • Applications pour signaler l'emplacement des équipements ; conception pour faciliter l'accès aux bâtiments • Concevoir des parcs et des bâtiments pour renforcer la sécurité. Promouvoir les espaces intergénérationnels • Passer des trajets en voiture aux quartiers piétons pour renforcer la durabilité environnementale |
| Transport | Investissement des municipalités et du secteur privé dans les quartiers piétonniers et les systèmes de transport adaptés aux personnes âgées | <ul style="list-style-type: none"> • Rétablir les priorités de planification pour promouvoir la marche et le vélo • Améliorer la qualité et faire connaître les avantages des transports publics afin d'accroître l'acceptabilité • Planifier et subventionner les transports publics afin de les rendre disponibles pour toutes les destinations • Passes gratuites ou transports publics subventionnés pour des raisons d'accessibilité • Concevoir les bus, les trams et les trains en fonction de l'accessibilité • Passer des trajets en voiture aux transports publics pour améliorer la durabilité environnementale |