

LES SYNTHÈSES DU LAB 2024



LA VILLE INCLUSIVE : UN NOUVEAU MODÈLE URBAIN ?

Enjeux, panorama européen et incarnations françaises de cette notion

MASTER STRATÉGIES TERRITORIALES ET URBAINES

Bérénice Danon
Hortense Gauthier
Elise Legrand
Noémie Mornal
Tuteur : Guillaume Pavageau



SciencesPo
ÉCOLE URBAINE

LE PARTENAIRE

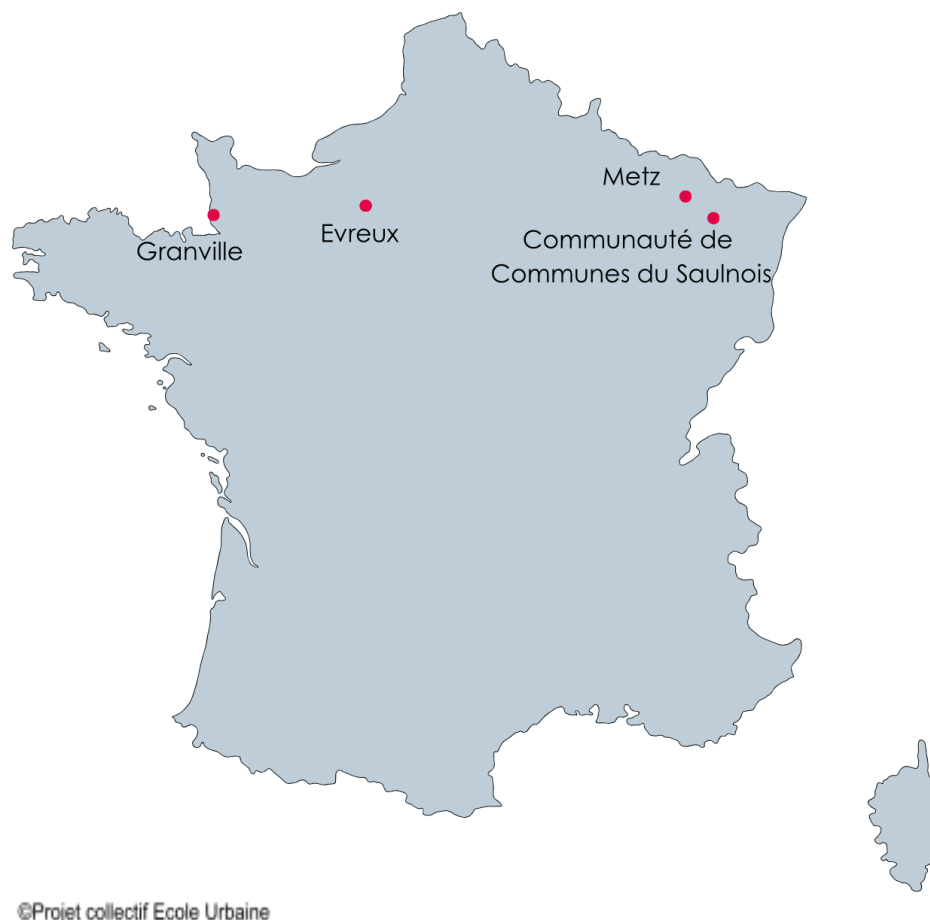
L'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH) est un établissement public administratif placé sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, et du ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique. Elle a pour mission d'améliorer le parc existant de logements privés en distribuant des aides financières aux propriétaires et en accompagnant les collectivités dans leurs politiques de l'habitat via les Opérations Programmées de l'Amélioration de l'Habitat (OPAH). Depuis le lancement de Ma PrimeAdapt' en janvier 2024, l'ANAH s'empare de la question de la perte d'autonomie afin de répondre au désir de "vieillir chez soi" des personnes âgées.

MÉTHODOLOGIE

Dans un premier temps, nous avons cherché à définir le concept de ville inclusive et à soulever les enjeux liés à cette notion. Par la lecture d'articles, d'ouvrages et de guides pratiques à destination des acteur·rices opérationnel·les urbain·es, ainsi qu'à travers divers entretiens avec des chercheur·reuses, nous avons pu retracer l'émergence de cette notion et les interprétations multiples des acteur·rices de la ville. Ainsi nous avons identifié les publics à qui la ville inclusive s'adresse. Lors de cette première investigation nous avons également défini les différents leviers mobilisables pour rendre la ville inclusive. Au travers d'exemple de villes européennes, nous avons interrogé comment elle peut être réalisée, en pratique.

Dans un second temps, nous avons tenté de relever les bonnes pratiques qui permettent de favoriser l'inclusivité en France. Ainsi nous avons rencontré différent·es acteur·rices de la ville inclusive, agent·es des collectivités, élu·es local·es, agences d'urbanisme ou encore associations. Grâce aux retours d'expérience de quatre territoires en Normandie et Grand Est, nous avons été en mesure d'imaginer un parcours de la ville inclusive, en présentant un panorama des dispositifs favorisant l'inclusivité.

LES TERRAINS ÉTUDIÉS



©Projet collectif Ecole Urbaine

Afin de saisir comment la ville inclusive se matérialise, quatre cas d'études ont été identifiés dans les régions Grand-Est et Normandie. Les territoires d'Evreux, Granville, Metz et la Communauté de Communes du Saulnois ont permis d'apporter des éléments précieux pour comprendre les enjeux complexes de l'inclusivité. Les agglomérations ébroïcienne et messine se distinguent par leurs engagements et labels. En effet, **Evreux** a reçu en 2019 la deuxième place de l'Access City Award de la Commission Européenne afin de récompenser son engagement sur la question du handicap. **Metz**, engagée au sein du réseau Ville Amie des Aîné-es a obtenu le label platine du réseau, le plus haut niveau de distinction. Parallèlement, l'importante concentration de sénior à **Granville** fait de la ville un cas d'étude pertinent. Entre littoral et rural, la population granvillaise est composée à 50% de personnes de plus de 60 ans. Enfin, la **Communauté de Communes du Saulnois** est un territoire rural de Moselle confronté à un important déclin démographique ainsi qu'un départ massif des activités et services du territoire. Ainsi, il a été possible d'investiguer la question de l'inclusivité dans des contextes variés.

ENJEUX

Ce travail répond à une commande de l'ANAH au sujet de la ville inclusive. Cette mission fait suite à une volonté de l'ANAH de développer ses réflexions au sujet de l'inclusivité dans la ville et d'explorer les différentes marches de manœuvre pour sa concrétisation, notamment au travers des financements.

En 2002, la ville inclusive a été promue par l'UN-Habitat dans le cadre de son rapport prospectif sur les villes. Ce rapport met en avant la volonté que la ville soit comprise, appréhendée et créée par toutes et tous. En 20 ans, l'utilisation de la notion de "ville inclusive" a évolué en fonction des attentes et des besoins des villes et des pays. La notion de ville inclusive est importée en France grâce à la "Déclaration de Madrid" adoptée lors du Congrès européen des personnes handicapées. La question de l'accès plus seulement aux espaces de la ville mais à ses ressources devient une dimension cruciale de l'inclusivité (recommandation de 2008 de la Commission européenne). Quelles sont les attentes créées par la notion et le modèle de la "ville inclusive" ?

*"L'accessibilité se centre sur le corps, là où l'inclusivité prend en compte des êtres sensibles". Ces mots de Nadia Sahmi, architecte autrice du *Guide des Us-Âges*, résument toute l'ambition de la ville inclusive en tant que modèle urbain : réussir à appréhender le vécu des publics vulnérables non seulement sous le prisme de l'accessibilité dans la ville, mais aussi parvenir à atteindre une vision globale, en prenant en compte l'ensemble des composantes de la ville. Il ne s'agit pas seulement de rendre les espaces urbains physiquement accessibles, mais de créer un environnement où chaque individu peut participer pleinement à la vie collective. Le modèle de la ville inclusive est celui qui parvient à offrir à tous les publics le même "Droit à la Ville", théorisé par Henri Lefebvre en 1968. Selon la géographe Sara Painter, il s'agit d'offrir aux habitant·es un *droit à l'appropriation*, qui suppose de "faire partie" de la ville via un accès facilité à l'espace public. Le *droit à la participation* y est aussi fondamental, donnant la possibilité à toutes et tous, même les plus marginalisé·es, de participer activement à la création et à la transformation de l'espace urbain en permettant aux habitant·es de se réapproprier les outils de production de la ville. Ce droit va au-delà du simple accès physique à la ville ; il inclut la possibilité d'influencer les politiques urbaines et de façonner les conditions de vie quotidienne.*

Comment offrir un espace accessible et accueillant pour toutes et tous ? Après discussion avec l'ANAH, si la question de la ville inclusive implique de nombreux publics et de nombreux enjeux, nous nous sommes principalement emparées du sujet par le prisme de la perte d'autonomie. Les personnes âgées constituent ainsi un public privilégié de notre étude. Les scénarios de l'INSEE diagnostiquent l'accroissement du vieillissement en France, soulignant l'importance de prendre en compte les besoins spécifiques des seniors. Les personnes handicapées et en situation de handicap nécessitent également une attention particulière au sein de la ville inclusive. Le handicap, qu'il soit physique, sensoriel, mental, cognitif, psychique, un trouble de santé invalidant ou un polyhandicap (typologie du handicap de la loi de 2005), constitue une entrave à la pratique de la ville, de la circulation à la participation aux projets urbains. Toutefois, nous avons choisi de laisser une place importante à d'autres publics vulnérables, puisque faire la ville inclusive pour les uns améliore l'expérience des autres. Ainsi, les femmes, les enfants et les aidant.es sont aussi des publics invoqués dans notre travail.

Notre travail de neuf mois conjugue une compréhension théorique poussée de la “ville inclusive” en France et en Europe - à travers diverses lectures et entretiens avec des chercheur.ses et des monographies de Pontevedra en Espagne et de Chester en Angleterre - et une approche par les répertoires de l’action, où nous avons interrogé les incarnations françaises de ce modèle en Grand-Est et en Normandie.

Comment penser les différents leviers de la ville inclusive de manière cohérente les uns avec les autres ? Comment penser l’habitat - levier majeur - dans un modèle de ville inclusive ? Et comment penser l’articulation des leviers de la ville inclusive autour de l’habitat ? La notion d’inclusivité n’est pas consensuelle entre les acteur.rices de la ville : notion théorique ou répertoire de l’action, chaque acteur.rice urbain.e se l’approprie différemment en fonction des enjeux auxquels ils et elles sont confronté.es. Penser l’articulation des leviers entre eux vise d’abord à mettre en lumière le vécu des publics cibles dans leur déambulation au sein de la ville inclusive depuis leur lieu de vie. De plus, ce parcours sollicite l’implication d’une constellation d’acteur.rices et d’institutions à différentes échelles. L’habitat doit être envisagé dans un contexte urbain plus global : un logement ne sera jamais pleinement adéquat s’il n’est pas desservi par les transports, s’il n’offre pas d’accès à l’espace public ou s’il est dépourvu de services essentiels. Ainsi, l’habitat inclusif ne suffit pas à faire la ville inclusive. Il n’est qu’un volet d’un modèle qui doit nécessairement penser de manière conjointe les différentes composantes de la ville les unes avec les autres.

C’est pourquoi nous proposons d’envisager la ville inclusive sous la forme d’un parcours, depuis le logement jusqu’aux services, en passant par une nécessaire participation des publics.

Finalement, la ville inclusive est à penser en lien étroit avec la ville durable. En effet, si le modèle de la ville durable est de plus en plus consensuel, il ne peut se faire sans un égal accès à la ville pour tous les publics. De plus, de nombreux points se recoupent entre ces deux modèles urbains, qui semblent ainsi fondamentalement liés. Nous pouvons par exemple penser à la végétalisation des espaces publics, qui tout en réduisant les îlots de chaleur, améliorant par là même l’expérience urbaine des personnes âgées notamment, fait croître la biodiversité en ville. La végétalisation est en outre intimement liée à des enjeux de piétonnisation et de réduction de la place de la voiture dans la ville. Cela s’inscrit dans un changement de paradigme actuel qui remet en question la place centrale de ce moyen de transport polluant, bruyant et dangereux. La piétonnisation permet d’aller vers un modèle de ville compacte vertueux pour l’environnement et inclusif. La ville de Pontevedra, en Espagne, en est un bon exemple, avec un centre-ville entièrement piétonnisé. Grâce à la suppression du trafic automobile, de nombreux espaces sont récupérés et réinvestis par les habitants.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

1. L'habitat inclusif : les alternatives aux établissements médico-sociaux

L'augmentation de l'espérance de vie pose une problématique majeure concernant l'adaptation du logement. L'avancée en âge augmente le risque de dégradation de la santé et de non-adaptation de l'environnement aux nouveaux besoins des populations âgées. Cela s'accompagne d'un âge d'entrée en institution qui ne cesse de reculer, notamment en raison d'une forte aspiration au "vieillir chez soi".

Ainsi l'offre de logement intermédiaire, c'est-à-dire toutes les formes de logement qui ne sont ni de l'habitat ordinaire, ni de l'établissement médico-social (type EHPAD ou Unité de soin longue durée), se développe de plus en plus. Cela tout d'abord en raison d'un mouvement de désinstitutionnalisation de l'habitat des personnes âgées ou en situation de handicap, les établissements médico-sociaux étant jugés par l'ONU non inclusifs et ségrégatifs par leur tendance à tenir les personnes qui les occupent hors du système. Ensuite, le logement individuel apparaît comme insécurisant dans la mesure où les personnes âgées doivent gérer seules les difficultés quotidiennes.

Selon la CNSA (Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie), le terme d'habitat inclusif désigne une "forme d'habiter", c'est-à-dire une organisation des logements qui s'éloigne des modes traditionnels d'habitat pour mieux répondre aux besoins des personnes en perte d'autonomie. Caractérisé par un "mode d'habitation regroupée", l'habitat inclusif revêt un aspect social en proposant des espaces communs en plus des espaces individuels. Deux objectifs phares motivent l'habitat inclusif : pallier le manque d'autonomie tout en favorisant le lien social pour lutter contre la solitude. L'habitat inclusif est défini dans la loi ELAN de 2018 qui définit ses orientations ainsi que le projet de vie sociale et partagée autour duquel il est co-construit par les habitant·es et avec appui du porteur.

Quelles incarnations de l'habitat inclusif aujourd'hui ?

1. **L'habitat intergénérationnel** est composé de logements occupés par différentes générations (étudiants, familles, personnes âgées) vivant dans le même ensemble résidentiel. Cela permet d'abord de donner aux personnes âgées un cadre de vie plus sécurisant où le lien social est favorisé, grâce à une cohabitation directe ou le partage de salles communes.
2. **Les résidences autonomie et les résidences services** ont pour vocation d'accueillir des personnes de plus de 60 ans autonomes (GIR 5 ou 6) étant en capacité de vivre en toute indépendance. Elles contiennent toutes deux des logements individuels privatifs mais proposent en même temps des espaces communs ainsi que des services collectifs (restauration, ménage, activités). Les deux résidences se distinguent par un statut et un fonctionnement différent : les résidences autonomie sont gérées par des structures publiques (majoritairement le CCAS) ou associatives, tandis que les résidences services sont gérées par des acteur·rices privé·es.
3. **Le béguinage** : Historiquement lieu de vie de communautés religieuses, cet habitat inclusif proposant des espaces communs et des logements individuels (environ une

vingtaine par bégainage) a pour public cible les seniors aux revenus modestes en promouvant le “vivre comme à la maison”.

4. **Les MARPA** (Maisons d'accueil et de résidence pour l'autonomie, initialement Maison d'accueil rural pour personnes âgées).
5. Modèle anglo-saxon développé dans les années 1900 mais encore peu développé en France, les “**granny flats**” ou “granny annexes” sont des petits logements indépendants construits sur le terrain de la maison familiale.

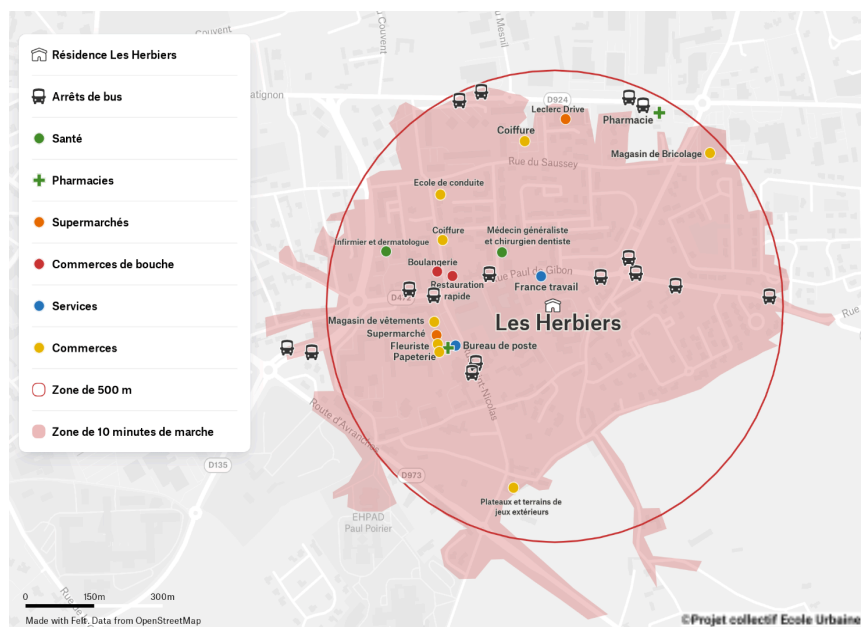
La résidence autonomie, retour d'expérience des Herbiers à Granville



À Granville, la résidence Les Herbiers, implantée dans le quartier de Saint Nicolas, ouvre ses portes en 2012 dans un contexte de manque de logement intermédiaire. La résidence héberge 66 résident-es, dans des logements sociaux et privés et offre un cadre de vie d'une grande qualité : il y a à disposition un service de restauration, une salle de sport, une animathèque, un jardin avec potager, des activités proposées au résident-es, une salle commune pour se retrouver, etc.

Le quartier Saint-Nicolas dans lequel est implanté la résidence est le théâtre de nombreuses initiatives inclusives à destination des publics vulnérables. La résidence Les Herbiers entretient ainsi des liens étroits avec le Pôle Sénior de la ville, basé dans les locaux

de la résidence, avec l'Accueil Pluriel ou encore les EHPAD, ce qui facilite la transition lorsque les seniors ne sont plus autonomes. Le quartier Saint-Nicolas est également bien pourvu en commerces et services, ce qui favorise les mobilités douces dans le quotidien des résidents.



L'habitat intergénérationnel, un projet en cours à Granville

Les *résidences intergénérationnelles* offrent des espaces privés et des espaces communs pour différentes générations : les personnes âgées, les familles et les plus jeunes.

Par exemple, le projet de Granville prévoit 65 logements : 30 pour les jeunes seniors, 30 pour les jeunes adultes et 5 pour les personnes en situation de handicap.

Les résidences intergénérationnelles sont co-construites avec la population et notamment les futur-es habitant-es. Le projet se construit notamment autour d'un projet de vie en commun, "le projet de vie social et partagée" défini par la loi ELAN. Elles permettent aux personnes âgées de conserver un lien social tout en facilitant le "vieillir chez soi", aux personnes en situation de handicap de gagner en autonomie dans un logement adapté, aux personnes en insertion professionnelle de profiter de la solidarité dans un environnement inclusif et enfin aux étudiant-es et jeunes salariés de bénéficier d'économie sur les charges comme l'énergie.

Néanmoins, la résidence intergénérationnelle pose la question de l'engagement effectif. En effet, pour le bon fonctionnement de la résidence intergénérationnelle, les habitant-es doivent s'engager à prendre part à un certain nombre d'actions collectives, d'où la nécessité de préparer en amont un projet de vie collective. Ce projet est alors moins à même d'être approprié par les jeunes et les étudiant-es qui peuvent être davantage à la recherche d'un loyer à bas coût qu'à la recherche d'un réel projet de vie. Dans cette situation, des bénévoles ou des salarié-es chargé-es de fluidifier la vie en commun sont nécessaires.

2. Les espaces publics : au-delà de l'accessibilité

L'espace public désigne communément l'ensemble des espaces destinés à l'usage de toutes et tous. Si ces espaces publics sont multiples, allant de la rue au parc en passant par le parvis ou encore la plage, ils sont des lieux de rencontre mais aussi d'évitement. Dans certains contextes, les individus peuvent modifier leur rapport à l'espace public, car faisant face à des difficultés pour y accéder. L'aménagement de l'espace public est alors un enjeu majeur puisqu'il s'agit d'un lieu où se joue la justice spatiale. En effet, il détermine l'accès des publics aux aménités de la ville.

L'accessibilité est le préalable à l'inclusivité de l'espace public. Mais cela est insuffisant pour permettre aux publics de se repérer, ou encore de prendre en compte les rythmes de déplacement de chacun. La dimension partagée de l'espace public en fait aussi un espace clé de sociabilité. Toutefois, cette convivialité ne doit pas entraver la tranquillité que certains publics recherchent. Enfin, les espaces publics peuvent être des espaces de nature contribuant ainsi au bien-être physique et psychologique des individus. Les espaces publics sont également des lieux de déplacement. Dans la déambulation urbaine des publics, ainsi que dans leur accès aux services, la marche joue un rôle clé. Bien qu'elle contribue au bien vieillir, elle peut présenter des défis pour les personnes âgées, freinés par des contraintes physiques, cognitives ou encore perceptives.

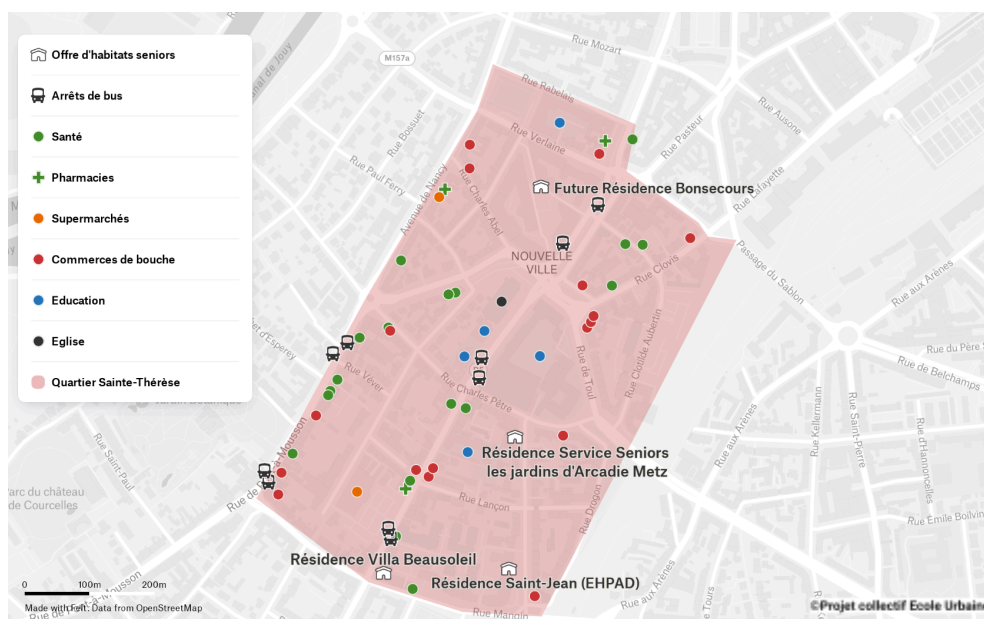
Ainsi, il est essentiel d'aménager l'espace public pour permettre à chacun de le fréquenter, de s'y déplacer, mais également de l'apprécier. Le statut public de ces espaces y renforce le rôle clef des collectivités territoriales. L'aménagement de l'espace public permet

ainsi de favoriser l'accès à la ville de même que de lutter contre l'isolement dans la cellule du logement.

Un exemple de dispositif : Mobilier urbain et marchabilité

Avec l'âge, la marche devient le moyen de déplacement privilégié des seniors, cependant les rythmes de marche se transforment. L'installation de mobilier urbain permet de stimuler la marche en offrant aux seniors l'opportunité de s'arrêter. L'ajout de mobilier urbain nécessite d'abord de comprendre les itinéraires des publics, en recueillant des données sur le territoire et sur les habitudes des ménages.

Le quartier Sainte-Thérèse à Metz a fait l'objet d'un projet d'équipement en mobilier urbain afin de favoriser la marche. Le quartier a été choisi par la collectivité messine en raison de son caractère dense en termes d'offre sénior. Suite à la compréhension des besoins en lien avec la marchabilité, on procède à l'équipement des axes. Cette étape est cruciale puisqu'il s'agit non seulement d'installer le mobilier au bon endroit, mais aussi de choisir le mobilier adapté. Les caractéristiques des appuis doivent correspondre aux besoins des publics visés.



La consultation des publics est un élément crucial à la mise en place de ce dispositif, qu'il s'agisse de comprendre les déplacements des seniors, de choisir les lieux d'implantation des assises ou de sélectionner les types d'équipement. Bien qu'ils soient à destination d'un public en particulier, leur présence dans l'espace favorise l'inclusion de toutes et tous. Ce dispositif souligne l'importance de la réplique de tels projets dans la ville, pour dépasser le seul quartier inclusif.

3. Les mobilités : se déplacer dans la ville inclusive

Les mobilités permettent de connecter les différents espaces au sein de la ville. La possibilité de se mouvoir est donc un facteur indicatif de l'inclusivité d'une ville. L'offre en transport publics, mais aussi d'espaces adaptés aux mobilités facilitent les déplacements des publics vulnérables et limitent ainsi leur isolement. Pour les personnes âgées, une offre de transport public inclusif permet d'améliorer les conditions de "vieillir chez soi".

Si penser à l'accessibilité PMR (personne à mobilité réduite) des transports est préalable à l'inclusion des publics vulnérables, elle ne suffit pas à parler d'inclusivité. L'accessibilité comprend non seulement l'aspect physique, mais aussi les compétences nécessaires pour son utilisation et son appropriation. On peut ainsi penser à des critères nécessaires pour rendre les transports inclusifs comme le prix, l'accès à l'information ou encore le sentiment de sécurité. Cela fait écho à la notion de "motilité", définie par Kaufmann comme la possibilité effective de mobilité.

Un manque d'accessibilité des transports en commun constitue un frein à l'accès à la ville et notamment à l'espace public. À Granville, un important travail sur la tarification a été fait pour permettre à toutes et tous les habitant·es de jouir pleinement des transports publics ; ils sont gratuits pour toutes et tous depuis 2020. La desserte qui répond à l'évolution des enjeux territoriaux est essentielle, tout comme la facilité d'accès.

De plus, en prenant la spécificité de chaque territoire, comprendre les mobilités gagne en complexité. Les milieux ruraux, qui ont une offre de transport publics souvent moindre, si comparé à celle des grands centres urbains, doivent trouver des alternatives. Le covoiturage solidaire est à la fois un outil palliant la perte de mobilité des personnes âgées, et un vecteur de lien social. En effet, ces initiatives sont souvent portées par des associations ou des municipalités. L'échelon associatif permet d'offrir un accompagnement personnalisé sur plusieurs étapes. L'association Wimoov procède tout d'abord à réaliser un projet de mobilité établi individuellement, à partir d'un diagnostic de santé et du budget. Une palette de solutions existe, mobilisable par les conseillers en fonction de besoins identifiés durant la phase de diagnostic : prêt de voiture, covoiturage, auto partages.

A Dieuze, un projet mis en place par la municipalité permet de mettre en relation des passager·ères, souvent des personnes âgées, et des conducteur·ices. Les mobilités restent majoritairement réalisés par la voiture, notamment par le manque de gares et de transports en commun. Cependant cette solution présente des défis puisqu'elle maintient une forte dépendance au modèle de la voiture. Elle permet néanmoins de pallier de façon temporaire un besoin capital de mobilité chez de public vulnérables.

4. Droit à la participation et droit à l'appropriation : lien social et concertation, deux volets essentiels de la ville inclusive

Faire la ville inclusive est impossible sans la participation des personnes concernées. Comment imaginer construire une vision de l'avenir en commun sans la participation des

plus vulnérables ? Cette participation implique le développement de lien social à diverses échelles, en commençant par celle du quartier.

Mettre en place des politiques participatives variées est essentiel pour la construction collective du bien commun. Celui-ci est perçu comme le résultat d'un processus collaboratif qui le définit et le construit simultanément, à travers des échanges, des évaluations, des écoutes et des débats. Chaque personne doit y trouver sa place, tout en prenant en compte celle des autres.

La participation des publics est nécessaire à toutes les étapes du parcours urbain. Ainsi, en passant des problématiques de l'habitat à celles de l'espace public ou des mobilités, l'inclusion débute dès la conception des projets. Les méthodes sont variées : projets de vie sociale et partagée de l'habitat inclusif co-construits avec les résident·es, diagnostic en marchant avec les habitant·es, conseils des seniors et/ou des personnes en situation de handicap, ateliers de concertation, etc. La participation peut être mise en place par les collectivités territoriales, ou bien par les différent·es porteur·euses de projet.

Cette participation citoyenne (participation aux décisions autrement qu'en étant élu·e politique) peut être mise en lien avec la participation sociale (participation par le bénévolat, par un engagement associatif, et plus largement la participation à la vie sociale). Celle-ci implique l'investissement des individus dans la vie sociale urbaine. L'inclusion passe donc aussi par cette participation qui leur donne une place dans la société au quotidien, sans être marginalisés. A travers nos expériences de terrain, nous avons pu observer différentes méthodes de participation :

Instances de co-construction : l'exemple de la participation des publics cibles dans le réseau Ville Amie des Aîné·es (VADA)

Une instance de co-construction est un espace de collaboration où différents acteurs (individus, groupes, organisations) travaillent ensemble pour élaborer, développer et mettre en œuvre des idées, des projets ou des politiques. Ce processus se caractérise par la participation active de toutes les parties prenantes, la prise de décision partagée et un effort commun pour atteindre un objectif. Il est nécessaire d'y inclure les publics vulnérables pour commencer à faire la ville inclusive en amont des projets urbains ou politiques. Ces instances sont mises en place par les collectivités territoriales mais peuvent être un pré-requis demandé par les financeurs.

“Il faut replacer les aîné·es comme des acteurs de la construction des politiques publiques”, explique Angélique Giacomini, salariée de VADA, lors d'un entretien. Pour ce réseau de villes proactives au sujet du vieillissement, devenu un label en 2021, la participation des premier·es concerné·es est primordiale. Ainsi, l'inclusion des personnes âgées dans les instances de décision est l'un des critères pour la labellisation. VADA outille et accompagne les acteurs locaux pour mettre en place des démarches participatives. Ainsi, à Metz est mis en place un conseil des seniors, composé de 55 membres âgés de 65 ans ou plus. Cette instance se veut représentative de l'ensemble des quartiers, des générations de seniors et assure la représentation paritaire hommes/femmes.

La démarche d'aller-vers : l'exemple de l'Accueil Pluriel à Granville

Approche d'intervention sociale et éducative, l'aller-vers vise à aller à la rencontre des personnes là où elles se trouvent, tant physiquement que socialement, pour mieux répondre à leurs besoins. Cela implique d'aller directement vers les individus dans leur environnement quotidien, que ce soit dans les quartiers, les écoles, les centres sociaux, ou même à domicile. Cette approche permet de créer un lien de confiance et de proximité avec les personnes, en réduisant les barrières géographiques, sociales et culturelles.

Dispositif expérimental lancé en 2022 par le pôle sénior de la mairie et l'association AGAPEI, après un appel d'offre de l'ARS pour favoriser le maintien à domicile des seniors et des personnes en situation de handicap isolées. Cette "prestation d'accompagnement inclusif" à destination de 15 bénéficiaires s'adresse aux personnes âgées de plus de 60 ans et aux personnes en situation de handicap résidant dans le quartier Saint-Nicolas. Ce dispositif offre une veille et une sécurisation au domicile, un soutien à l'autonomie et à la convivialité et une aide à l'accès aux droits et aux services. Des liens sont faits avec le CCAS l'Agora de Granville, situé dans le même quartier. Par exemple, les bénéficiaires de l'Accueil Pluriel sont chaleureusement invité·es à participer aux activités mises en place par le centre social tels que les petits-déjeuners intergénérationnels.



ENSEIGNEMENTS

Mais alors, qu'en est-il de ce nouveau modèle urbain de ville inclusive ? Il semble en définitive reposer davantage sur une articulation complexe d'acteur·rices, sur une volonté politique et sur des initiatives locales. La possibilité d'identifier et de définir ce qui constituerait un unique "modèle" pour la ville inclusive apparaît limitée. En effet, l'ensemble du travail de terrain mené conduit à identifier une mise en pratique de la ville inclusive qui reste très dépendante des circonstances locales et bien souvent non répliquable à l'identique. Il s'agit de partir des spécificités de chaque territoire, pour trouver des solutions adaptées, en fonction des acteur·rices locaux, et des aides et cadrages nationaux.

Nos expériences de terrain nous ont montré que les initiatives impulsant la ville inclusive dépassent largement les orientations prévues par le cadre législatif. Différentes lois prônent l'inclusivité dans la ville, telles que la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées de 2005, ou bien la loi relative à l'adaptation de la société au vieillissement de 2015. Mais ceci ne suffit pas à penser de manière holistique la place des publics vulnérables. À ce titre, les réseaux et labels, comme "Ville Amie des Aînés", sont remarquables en ce qu'ils dépassent la seule mise en accessibilité prévue par la loi, en proposant un réel modèle urbain transversal portant une attention particulière à la participation active des publics concernés.

Aussi, faire la ville inclusive suppose un véritable travail de changement de paradigme. En effet, aujourd'hui, la vie en commun s'organise surtout autour du couple ou de la famille nucléaire. La ville inclusive, et en particulier l'habitat inclusif, impliquent un changement d'habitudes, puisque le quotidien s'organise autour d'un noyau social davantage élargi. Le "bien vieillir chez soi" ne signifie pas nécessairement la seule adaptation de l'habitat ordinaire et amène à repenser nos manières d'envisager le foyer, notamment en offrant une place plus importante aux espaces de vie partagée. De plus, dans une ville inclusive, le "chez soi" dépasse le cadre du logement et correspond plus globalement à la rue où il est possible de circuler avec fluidité, le jardin public où des assises offrent des espaces de repos récurrent, la salle commune d'une résidence favorisant les rencontres et le partage, et enfin l'association avec le local associatif facilement accessible où est renforcé le lien social. En ne réduisant pas la non-adaptation à l'environnement à un problème individuel, la modèle de ville inclusive aborde d'un point de vue macroscopique et structurel l'organisation d'une ville proposant une vie agréable pour toutes et tous.

Il convient aussi de souligner l'importance de l'idée de *maillage*. En effet, la ville inclusive ne peut exister si les différentes initiatives sont éparées et déconnectées ; les acteur-rices doivent veiller à coordonner les projets afin qu'ils se répondent et se complètent. Il s'agit donc d'améliorer les discussions et les partenariats entre les acteur-rices à différentes échelles, pour avancer en bonne intelligence collective. Des infrastructures isolées et ponctuelles seront beaucoup moins efficaces que lorsqu'elles s'implantent dans un quartier où existe un *projet*, fruit d'une réflexion collégiale, et où les initiatives existent en rapport les unes avec les autres.

Finalement, faire la ville inclusive implique d'aller au-delà du paradigme qui met l'adaptation au centre. Ce prisme de l'inclusivité par l'ajustement est le fruit d'une intégration tardive du concept d'inclusivité dans les politiques urbaines, ce qui amène à un modèle de ville créé par et pour un groupe considéré comme étant la "norme". La non-adaptation est ainsi traitée a posteriori et individuellement alors qu'elle témoigne d'un problème structurel. Il s'agit d'inclure aujourd'hui l'idée de la (co)construction de la ville inclusive, en amont, en lien avec les premiers publics concernés. Ainsi, les enjeux d'inclusivité entrent en début de réflexion et constituent un pré-requis, à l'instar des enjeux de ville durable, pour infuser tous les projets urbains.

POUR EN SAVOIR PLUS

- Garance Clément and François Valegeas, “De quoi la « ville inclusive » est-elle le nom ? Exploration d’un concept émergent à partir de discours scientifiques et opérationnels”, 2017, <https://doi.org/10.4000/metropoles.5469>
- Charlotte Puisseux, *De chair et de fer, vivre et lutter dans une société validiste*, 2022
- Nadia Sahmi, “*Guide d’Us-Âges, des recommandations pour fabriquer une ville plus solidaire et inclusive*”, 2021, <https://www.nadiasahmi-us-ages.fr/ressource/pau-guide-us-ages/>
- AGURAM, “Logement des Seniors : publics, offres et perspectives”, 2023, <https://www.aguram.org/aguram/logement-des-seniors-publics-offres-perspectives/>

L'exercice du projet collectif : un dispositif pédagogique original

Grâce à ce module original, les étudiants sont mis en situation de travail sur une problématique réelle posée par une organisation publique, privée ou associative. Pour tous les Masters de l'École urbaine, l'organisation et le pilotage sont identiques : le projet est suivi conjointement par la direction de l'École urbaine et les partenaires, à toutes les phases du projet ; un encadrement méthodologique régulier est assuré par un tuteur professionnel ou académique spécialiste de la question. Les projets collectifs permettent aux partenaires de mettre à profit les acquis de recherche et de formation développés au sein de l'École urbaine, de bénéficier d'une production d'études et de travaux de qualité, et de disposer d'une capacité d'innovation.

Les projets collectifs se prêtent particulièrement à des démarches d'étude, de diagnostic, de prospective, d'analyse comparée, voire de préparation à l'évaluation, et plus généralement à toute problématique pouvant éclairer l'organisation concernée dans une logique de « R&D ». Chaque projet mobilise un groupe d'étudiants de première année d'un des Masters de l'École urbaine. Les étudiants travaillent entre 1,5 jours et 2 jours par semaine sur des plages horaires exclusivement dédiées, pendant une durée de 6 à 9 mois (selon les Masters concernés). En formation continue, les projets collectifs concernent l'Executive master « Gouvernance territoriale et développement urbain » et mobilisent des professionnels pendant une durée de 4 mois.