

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2013)

Heft: 2

Artikel: Des villes hospitalières pour tous les âges

Autor: Heurgon, Edith

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957216>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Des villes hospitalières pour tous les âges

EDITH HEURGON

Conseillère en prospective,
Directrice du Centre culturel
international de Cerisy-la-Salle. [1]



[ILL. 1]

Dans les sociétés développées, on assiste à une montée en puissance de l'enjeu temporel comme question majeure: alors que les mobilités prennent une signification inédite, de nouveaux usages structurent les temps sociaux dans la vie quotidienne des personnes comme dans le fonctionnement des villes. Le mode «d'être dans le temps» des individus est déterminé par trois niveaux: les rythmes quotidiens, les trajectoires de vie, les époques générationnelles. Quant aux temps des villes, ils se caractérisent, entre héritage du passé et projets pour l'avenir, par une

variété de situations où des populations variées se rencontrent, à des rythmes différents, dans des lieux à divers potentiels d'intensité.

[1] www.cci-cerisy.asso.fr

[ILL. 1] Un couple en promenade le long du M2, Lausanne.
(Photo: Jenny Leuba, 2009)

Trajectoires de vie et «âges de passage»

Deux évolutions majeures affectent les trajectoires de vie et le «vivre ensemble» dans les villes. D'une part, l'augmentation de la longévité (40 % en moyenne depuis un siècle) qui permet à chacun de disposer de davantage de temps libre (pour soi, la création ou la recherche, sa famille, la société). D'autre part, l'apparition de nouveaux âges de la vie, désignés ici par «âges de passage»: d'un côté, une longue jeunesse (avec notamment l'adolescence, voire la pré-adolescence); de l'autre, un vieillissement prolongé (avec plusieurs phases: la retraite en bonne santé, l'apparition de déprises qui obligent à aménager ses activités, le grand âge conduisant à ralentir les rythmes). Alors que chaque âge est porteur de valeurs propres et de savoirs utiles à la société, la référence des politiques publiques reste encore principalement l'âge adulte.

«Ville à vivre» vs «ville à produire»

C'est notamment le cas des politiques urbaines qui visent d'abord à aménager la «ville à produire»: celle des «actifs». Or dans la mesure où, au-delà des collectifs de travail, les formes de sociabilité se différencient, créant des liens multiples et éphémères, il convient d'accorder une même importance à la «ville à vivre» et, à cet égard, il importe de saisir la variété des pratiques urbaines selon les âges. Réussir la qualification mutuelle de la «ville à produire» et de la «ville à vivre» apparaît alors un enjeu prospectif majeur permettant de combiner, dans les territoires urbains, compétitivité, solidarité et durabilité.

Recherches sur les «âges de passage»

Pour notre argumentation, nous nous appuyons sur trois démarches récentes:

- une prospective partagée conduite dans le Val de Marne, qui a donné lieu à un ouvrage: *L'adolescence, une chance pour la ville* [2];
- une recherche-action, «Projets de vie et de mobilités durables, pour bien vieillir dans les territoires en 2030», réalisée dans le cadre du PREDIT [3];
- une recherche qualitative sur «Le renoncement aux différents modes de transport collectif, de la part de Parisiennes et Parisiens âgés», également conduite, pour le PREDIT, par Catherine Espinasse.

Ces démarches font appel à la prospective du présent [4], démarche de connaissance pour l'action qui vise à stimuler l'intelligence collective des acteurs, en articulant savoirs experts, savoirs pratiques et expériences sensibles. À côté des tendances lourdes, elle postule que certains signaux faibles sont déjà à l'œuvre dans la société qui constituent de précieux germes pour co-construire des futurs souhaitables. Plutôt que d'apporter des solutions à des problèmes mal posés, elle s'efforce, au cœur de champs de tensions a priori insurmontables, de poser les bonnes questions. Et si, plutôt que de diagnostiquer les dysfonctionnements, on s'efforçait de reconnaître les capacités d'initiative que déploient les personnes dans leur vie quotidienne? Dès lors, dans la mesure où ces transformations vont dans le sens des futurs souhaitables que le débat a construits, il convient de les utiliser comme leviers de changement.

Ces démarches ont montré que, pour qualifier mutuellement la «ville à produire» et la «ville à vivre», les savoirs et pratiques des âges de passage étaient très utiles. Car il faut en convenir: l'homme adulte a des façons d'être dans le temps relativement limitées. À l'inverse, les adolescents et les jeunes retraités, pour lesquels la question cruciale est l'autonomie, adoptent des comportements plus ouverts, notamment en matière de mobilité qui, au-delà des aspects fonctionnels, devient un facteur de reliance et une source d'opportunités.

Pratiques temporelles et spatiales des «âges de passage»

Ainsi a-t-on mis en évidence des différences et des similitudes dans les pratiques des adolescents et des personnes en situation de vieillissement.

Des différences pour ce qui est des rythmes: les adolescents sont soumis à des activités intenses (scolaires, péri-scolaires) lesquelles, associées à un fort usage des TIC, créent une fatigue préoccupante. S'agissant des activités artistiques ou sportives, les horaires fixés paraissent trop contraignants à certains collégiens qui les abandonnent pour saisir les occasions de rencontrer leurs copains (prioritaires pour leur émancipation). Les personnes en situation de vieillissement,

à l'inverse, souhaitent un rythme choisi dès que cesse la vie professionnelle, puis, à mesure que l'âge avance, un rythme calme [5].

Des similitudes, quant aux espaces quotidiens: alors que les adultes vivent une multi-appartenance à des territoires vastes et connectés, les plus jeunes cherchent, à mesure qu'ils grandissent, à accroître leurs espaces de vie (domicile, collège) à des espaces de mobilité (le bus) qui leur confèrent plus d'autonomie. Quant aux personnes âgées, elles restreignent progressivement leurs espaces quotidiens et, avant d'être immobilisées, utilisent toutes les possibilités de lien social qu'offrent leurs quartiers.

Ces résultats ouvrent ainsi des perspectives nouvelles à l'aménagement urbain et aux services de mobilité.

Enjeux des bassins de vie de proximité

D'abord, l'accent est mis sur les bassins de proximité, où les plus jeunes comme les plus âgés passent beaucoup de temps, ce qui conduit à préconiser l'animation des quartiers (favorisant la rencontre, proposant des activités socio-culturelles), respectueux de rythmes différents (circulation, feux, traversées piétonnes) et veillant à la qualité des espaces publics. En outre, pour satisfaire au «droit à bouger» de chacun, il importe de favoriser la marche à pied et, au-delà des déplacements pendulaires, de diversifier les offres de mobilité.

L'adolescence, une chance pour la ville? [6]

S'agissant des adolescents, la question prospective est la suivante: ET SI, plutôt que d'envisager l'adolescence comme une période de crise et les ados comme un groupe à risque, on les considérait comme une ressource pour comprendre une société en mouvement, et une chance pour la ville?

Penser la ville de demain pour les adolescents consiste à imaginer une ville écologique, conviviale, chaleureuse, prenant en compte le rythme auquel ils évoluent sur le chemin de l'autonomie. Certains adolescents du Val de Marne ont ainsi manifesté l'envie de participer à la vie de la cité et souhaité des lieux de rencontre, favorisant le glissement d'une activité à l'autre, et qu'ils imaginent ainsi: «Un grand lieu, pas une salle, en extérieur, où on puisse s'asseoir, parler sans personne à côté; un coin pour les collégiens mais où les parents peuvent rester, plus quelques personnes pour encadrer; des espaces récréatifs et modulaires que les adolescents peuvent s'approprier, accueillant plusieurs activités gratuites; une boîte de jour pour danser et chanter! On n'est pas en colonie, mais dans notre ville, sans les parents! Un parc avec plein de fleurs, confortable, piscine intérieure et extérieure, comme un rêve, comme un palace!»

La retraite en bonne santé, un facteur de solidarité?

S'agissant des personnes âgées, la question prospective est: ET SI le vieillissement des populations, plutôt que d'être considéré comme une charge et un coût, était vu comme une bonne nouvelle dont la société n'a pas encore su prendre la mesure?

[2] Guillaume Macher (avec le concours d'Edith Heurgon), préface de François de Singly, Les Carnets de l'info, 2010

[3] Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres – cf. rapport final, www.predit.prd.fr/predit4

[4] Introduite dans un rapport de Jean-Paul Bailly au CES en 1998 intitulé: *Prospective, débat et décision publique*, republié en 2000 aux éditions de l'Aube, sous le titre *Demain est déjà là*.

[5] Voir, à cet égard, la recherche bibliographique conduite par Marion Tillous, Université de Paris 8, sur les attentes génériques des personnes âgées en termes de mobilité.

[6] Guillaume Macher, o.c.



[ILL. 2] Adolescents dans le «Stadtlounge» de Pipilotti Rist à St-Gall. (Photo: Jenny Leuba, 2011)

[ILL. 2]

A cet égard, il faut noter que les «retraités en bonne santé», dont le nombre est évalué à 14 millions en France, dans la mesure où, pour une bonne part, ils s'engagent dans les activités associatives et citoyennes, concourent largement à la solidarité familiale, sociale et territoriale.

Accroître les compétences mobilités: un défi pour les villes?

Quant à la recherche sur les mobilités des Parisiens âgés, elle a fait paraître une catégorie particulière: les «experts en mobilités choisies». Dans une capitale plébiscitée pour sa beauté et l'ampleur de ses services, ils font preuve de compétences remarquables pour organiser leurs voyages. En effet, loin des déplacements pendulaires, leurs mobilités occasionnelles agencent différents motifs et font appel à une large palette de modes de transport (de la marche à pied au taxi en passant par le bus, le métro, voire les deux-roues).

Alors que l'on admet d'ordinaire que les déplacements se restreignent quantitativement avec la retraite, les dimensions qualitatives tiennent, chez ces experts, une place importante, ce qui constitue pour les responsables des politiques de mobilité urbaine, une ressource potentielle.

D'où la question prospective suivante: ET SI la période où les personnes rompent avec des rythmes professionnels et reconfigurent leurs modes de vie, était, dans une ville qui dispose d'offres multiples, l'occasion d'accroître les compétences-mobilités des habitants et usagers afin qu'ils puissent maintenir des liens et faciliter les transitions liées à leur processus de vieillissement? La question pour les responsables des villes est alors: comment faire évoluer les offres de mobilité et les politiques urbaines pour favoriser cette occasion?

En conclusion, les âges de passage que constituent, d'un côté l'adolescence, de l'autre le vieillissement, partagent une même préoccupation pour l'autonomie et l'intégration sociale. Les enjeux majeurs concernent alors les mobilités qui doivent prendre en compte, au-delà de la vitesse, des dimensions plus qualitatives (rythme choisi, liberté de choix, confort, aménités, sécurité, sociabilités) et les proximités au sein de quartiers et d'espaces publics accessibles et hospitaliers.

ZUSAMMENFASSUNG *Gastliche Städte für alle Altersgruppen*

Zeitorientierte Politik befasst sich oft mit den Alltagsrhythmen. Die Frage nach den Lebenswegen in einer Gesellschaft, in der die Menschen immer länger leben, wo neue Altersabschnitte mit einer langen Jugend- und Seniorenzeit entstehen, ist mindestens so interessant. Bei diesen «Übergangs-Altersgruppen» werden vor allem die Probleme, die sie mit sich bringen, betrachtet und viel weniger das, was sie zu bieten haben. Dieser Artikel zeigt, dass für eine nachhaltige, solidarische Stadt, die «produktive Stadt» und die «Wohnstadt» aufeinander abgestimmt sein müssen. Ist erstere vor allem das Werk der Berufstätigen, so kann die zweite viel lernen von den «Übergangs-Altersgruppen», die ihre Autonomie und soziale Integration auszubauen oder zu erhalten trachten.

Forschungsergebnisse über Jugendliche und alternde Personen eröffnen neue Perspektiven für den Städtebau und die Mobilität. Erstens zeigt die Problematik in den Umfeldern der Wohngebiete, wo die Jüngsten und Ältesten viel Zeit verbringen, dass es sich lohnt, die Quartiere mit Begegnungsorten und attraktiven öffentlichen Räumen auszustatten. Zweitens ist die Mobilität für diese Bevölkerungsgruppen, abgesehen von der reinen Fortbewegung, äusserst wichtig für die Autonomie und das Selbstvertrauen. Dies wiederum bedeutet, dass das Angebot nicht nur auf Schnelligkeit, sondern auch auf qualitative Aspekte ausgelegt sein muss (Komfort, Bequemlichkeit, Sicherheit, generationenübergreifende Kontakte, Nähe). Schliesslich verfügt jedes Alter über eigene Qualitäten und eigenes nützliches Wissen. So kann der Jugendliche eine Chance für die Stadt bedeuten, und der Prozess des Alt-Werdens muss nicht nur eine Belastung sein, sondern kann auch eine gesellschaftliche Bereicherung darstellen. Viele rüstige Rentner spielen eine wichtige Rolle im Bereich der Solidarität und verfügen über äusserst nützliche «Mobilitätskompetenzen», die sie gerne bereit sind zu teilen...