

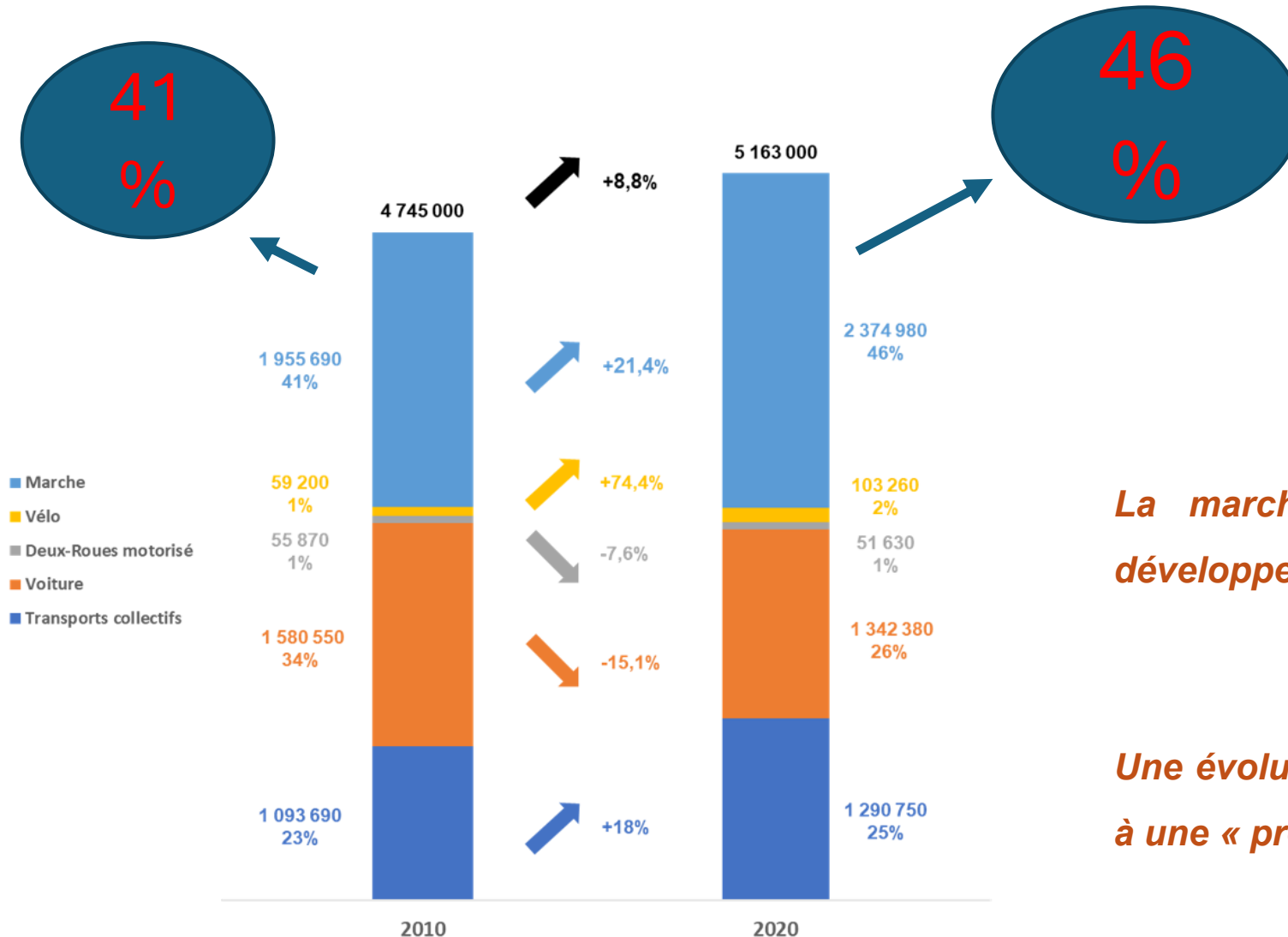
La stratégie marche départementale



ELEMENTS DE CONTEXTE DE LA SEINE-SAINT-DENIS

Evolution démographique et part modale

Un pas de plus en Seine Saint-Denis



La marche : un mode de déplacement en fort développement sur le territoire

Une évolution démographique qui risque de conduire à une « pression » sur l'offre de transport

STRATEGIE MARCHÉ: Un pas de plus en Seine-Saint-Denis

Objectifs



Replacer le piéton au cœur de la stratégie de l'aménagement urbain

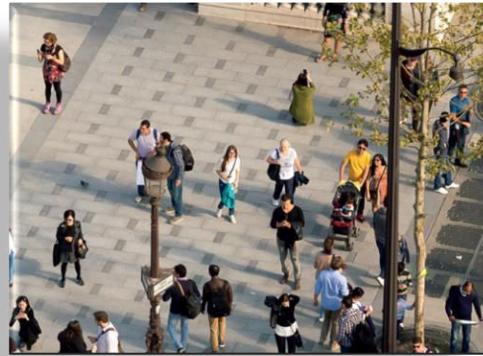
Notion de « *Penser Piéton·ne* » :

Convivial

Un espace public convivial est sécurisant et attractif pour les piétons lorsque sa conception favorise un cheminement agréable à vivre et contribue aux interactions positives entre les usagers.

Confortable

L'utilisateur dans l'espace public doit évoluer sans difficulté physique, en sécurité et en toute tranquillité.



Commode

Capacité d'un espace public à répondre aux besoins spécifiques des piétons, par une qualité d'usage adaptée, sans perte de temps ou gêne particulière.



Connecte

D'aller du point de départ jusqu'à destination, par un cheminement continu et sans rupture.

Clair

Evoque la visibilité, la lisibilité et la cohérence des itinéraires grâce à la signalisation et l'information disponibles.



STRATEGIE MARCHE: Axée sur des populations cibles

- **les personnes âgées et personnes à mobilité réduite** : faible vitesse de déplacement, besoin de repos
- **les enfants**: perception tronquée du trafic, faible visibilité par les autres usagers
- **les personnes en situation de handicap** : obstacles divers, pente ...
- **La place des femmes** dans l'espace public



Une attention portée :

- À la vitesse de circulation à pied

*Vitesse moyenne calculée à l'entrée du Métro Robespierre sur 2,5 M de déplacements = 3 km/h de moyenne
Attention toute particulière à portée sur la vitesse de déplacement des seniors*

- A l'accidentologie des personnes âgées

+ de 50% des décès dans un accident de la circulation dans la Métropole du Grand Paris sont des piétons seniors (CEREMA)

- Aux enjeux d'accessibilité

STRATEGIE MARCHÉ:

Référentiel piéton

Exemple du mobilier urbain

Le mobilier urbain répond à un besoin, à un **service pour tous les usagers de l'espace public**, la parfaite adéquation du mobilier urbain avec son environnement assure au piéton une **déambulation sécurisée** sur des espaces publics qui lui permet de se reposer, de s'orienter, de se protéger .

Outre les services qu'il doit apporter aux usagers, le mobilier urbain sera perçu soit comme un marqueur de la **qualité de l'espace public**, soit comme un **obstacle** sur son cheminement. La pertinence du nombre, de l'efficacité et de l'implantation du mobilier urbain participe à la construction d'un espace lisible, organisé et accessible. Dans le cas contraire, il devient une gêne, un obstacle ou une **barrière**.

Mobilier de pause et de repos



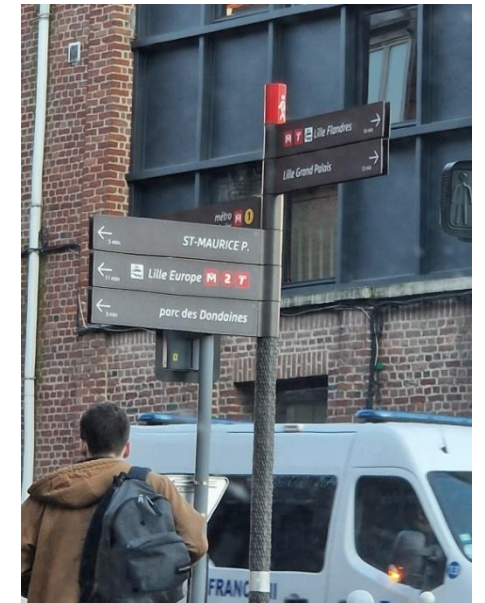
Fontaine



Toilettes publiques



Jalonnement piéton



Expérimenter les marches collectives seniors dans les quartiers :

- Quelques éléments sur la mobilité des seniors en Seine-Saint-Denis
- La Mobilité dans le Schéma Départemental Autonomie et Inclusion
- Le projet d'expérimentation

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

La mobilité des seniors en Seine-Saint-Denis



En 2040, la population de la Seine-Saint-Denis sera comprise entre 1,67 et 1,82 M/hab



Evolution de la population âgée:

La part des plus de 65 ans en SSD passerait de 12% de la population en 2019 à **17% en 2040**, soit 308 000 personnes environ (contre 201 000 en 2019)

→ Augmentation plus forte en SSD que dans tous les autres territoires de la Métropole: **+48%** en SSD VS **+33%** à l'échelle de la Métropole

La part des plus de 75 ans en SSD passerait de 5% de la population en 2019 à **8% en 2040**, soit 145 000 personnes environ (contre 84 000 en 2019)

→ Progression globale de **73%** de cette tranche d'âge

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

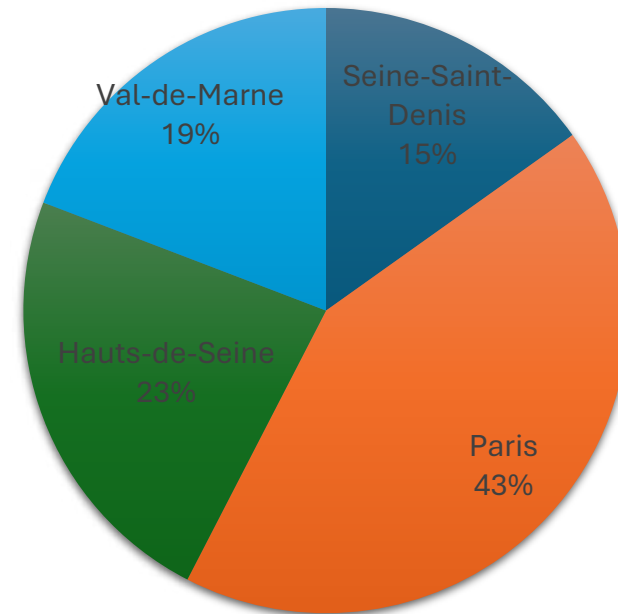
La mobilité des seniors en Seine-Saint-Denis



2,8 déplacements quotidiens chez les seniors de plus de 65 ans en Seine-Saint-Denis **VS** **3,5** dans la Métropole

58% des enquêtés se déplacent tous les jours **VS** 73 % en moyenne dans le Grand Paris
4% d'entre eux déclarent ne jamais sortir de chez eux **VS** moins de 1% dans les autres départements

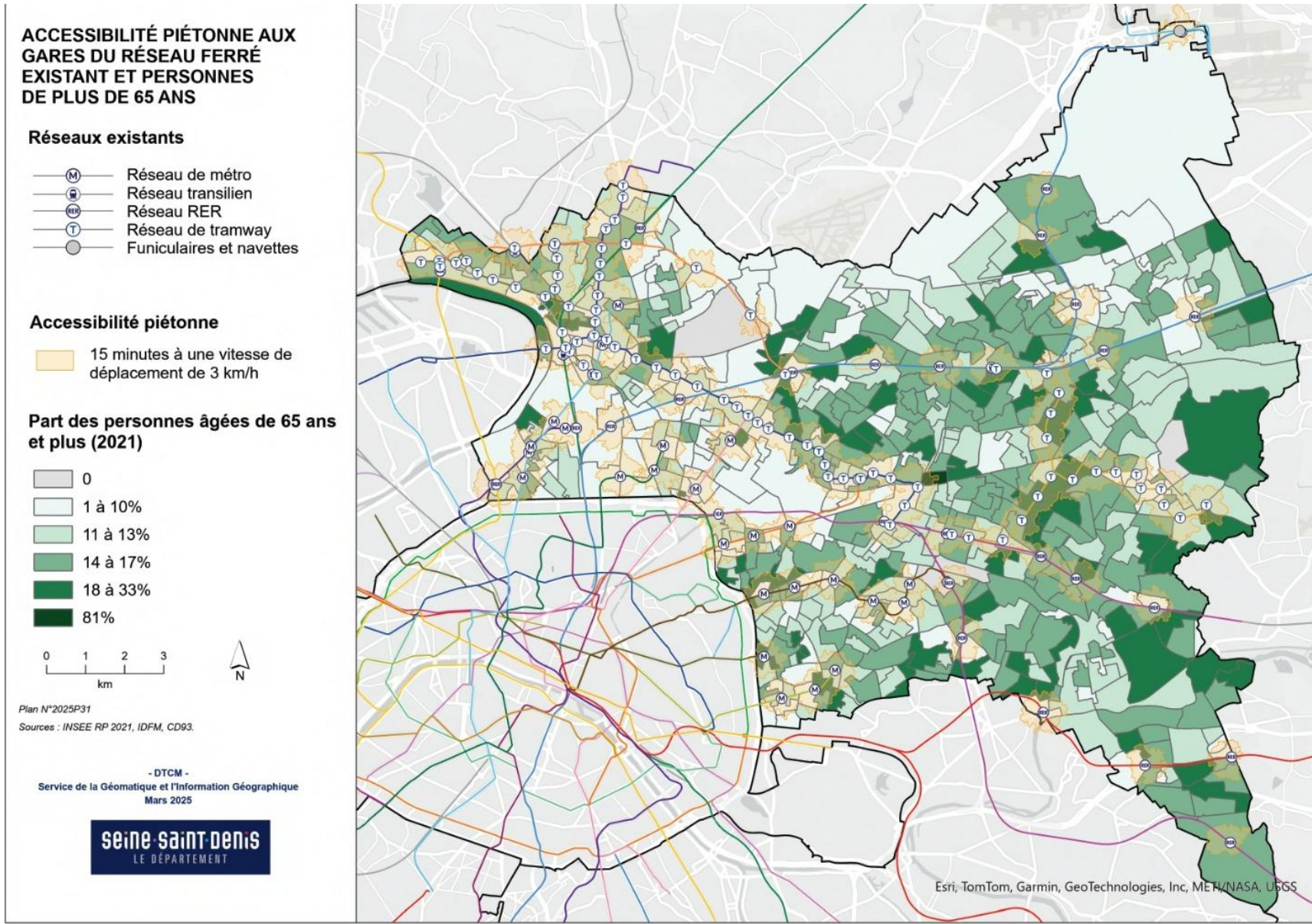
Les déplacements des seniors de Seine-Saint-Denis moins nombreux que ceux réalisés par les seniors habitants du Grand Paris



ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

L'accessibilité du réseau ferré

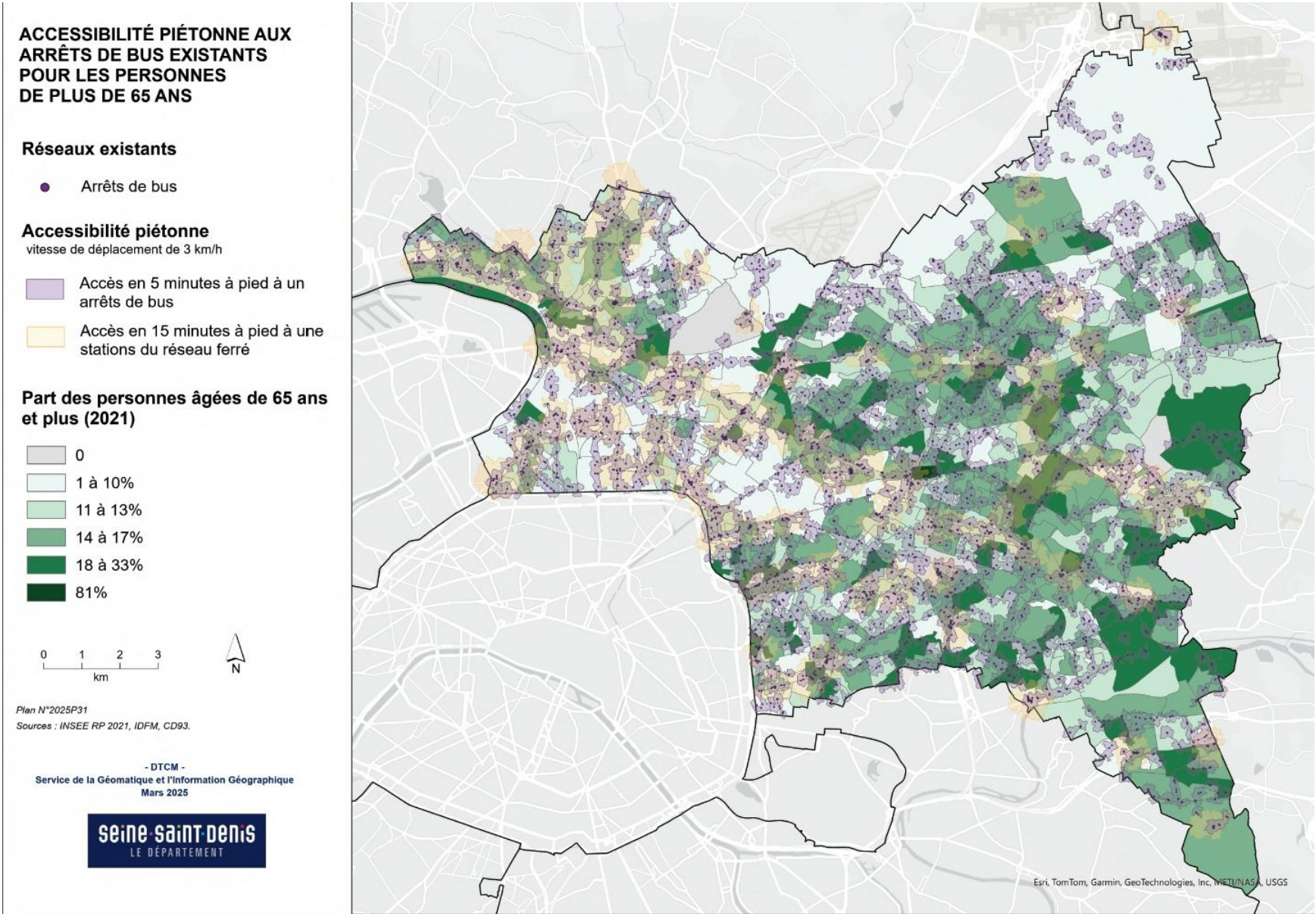
Carte 1. L'accessibilité piétonne aux gares du réseau ferré existant et la part des personnes de 65 ans et plus



ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

La mobilité piétonne des seniors

Carte 2. L'accessibilité piétonne aux arrêts de bus et la part des personnes de 65 ans et plus



ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

Les freins à la mobilité en Seine-Saint-Denis

FREINS PHYSIQUES



Manque d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
 Infrastructures non adaptées (absence d'ascenseurs, trottoirs étroits...)

Aménagements piétons de mauvaise qualité
 Déplacements à pied difficiles: trottoirs étroits, encombrés, cohabitation conflictuelle

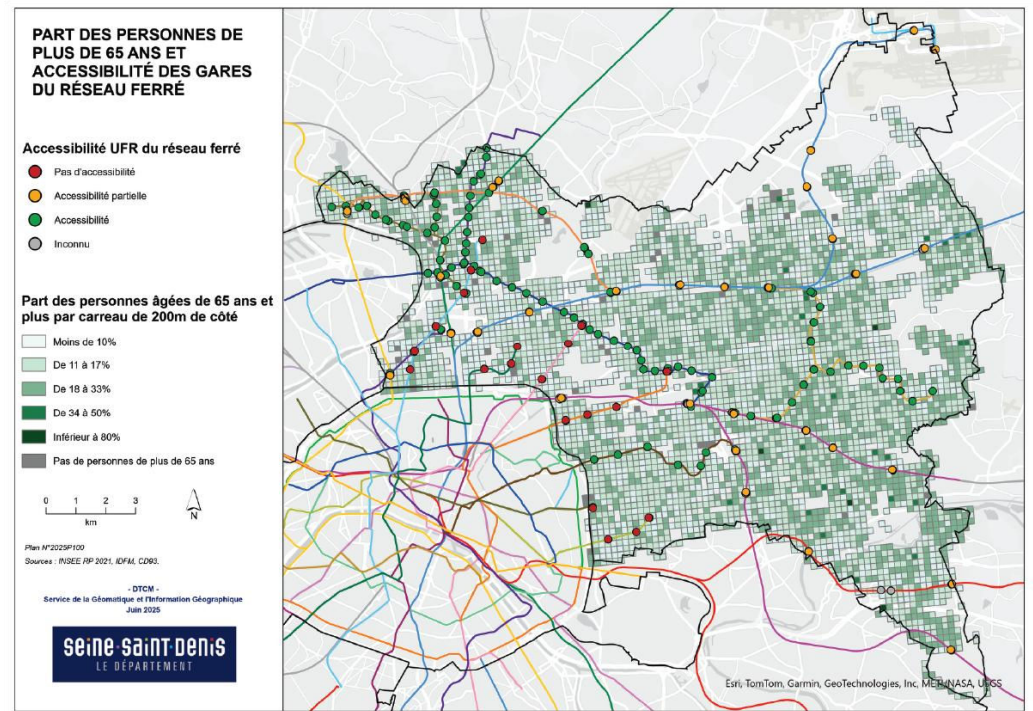


Inconfort physique dans les transports
 Obligation de rester debout et manque de places assises

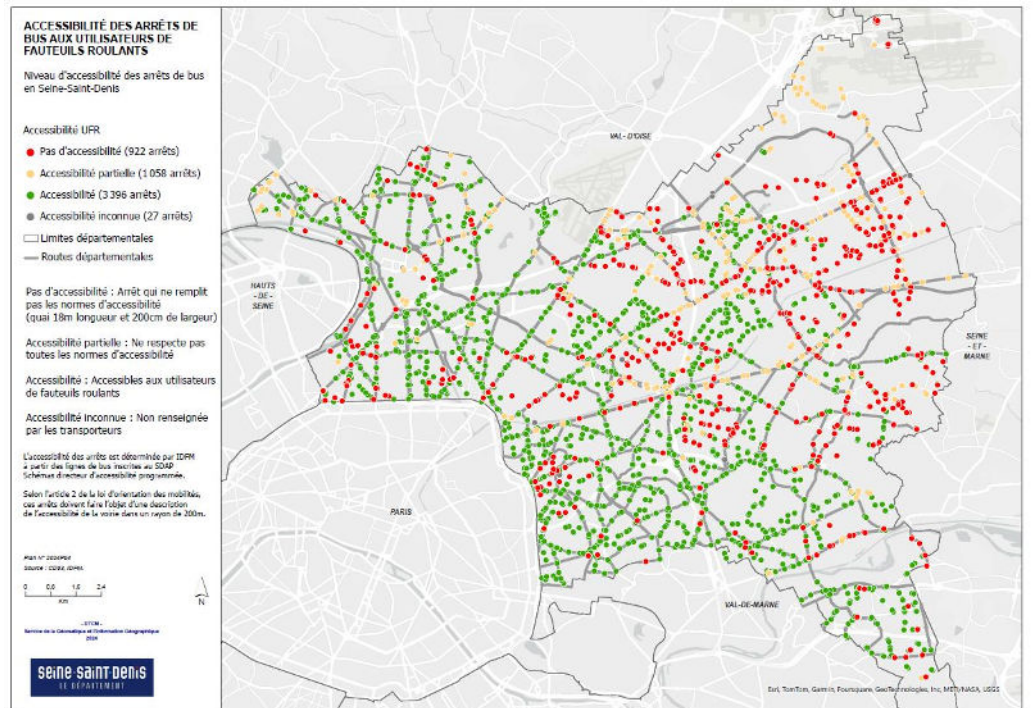


Impacts du changement climatique
 Absence de climatisation qui affecte les personnes fragiles et modifie les comportements de mobilité lors de fortes chaleurs

Carte 3.
 L'accessibilité PMR aux gares du réseau ferré



Carte 4.
 L'accessibilité PMR aux arrêts de bus



ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

Les freins à la mobilité en Seine-Saint-Denis

FREINS FINANCIERS



Méconnaissance des aides financières

Non-recours important au Pass Solidarité ou au Pass Améthyste pour les seniors et PMR



Coût croissant des titres de transport

L'augmentation des tarifs a un impact financier particulièrement important pour les habitants de la Seine-Saint-Denis

FREINS NUMÉRIQUES



Manque de compétences numériques

Complexité des outils digitaux: obstacle majeur pour seniors et personnes souffrant de troubles cognitifs

Confusion due à la prolifération des applications

Grand nombre d'applications crée de la confusion chez les usagers



Services numériques inaccessibles

Les applications ne sont pas toujours adaptées (langues, handicaps), rendant indispensable un accompagnement humain



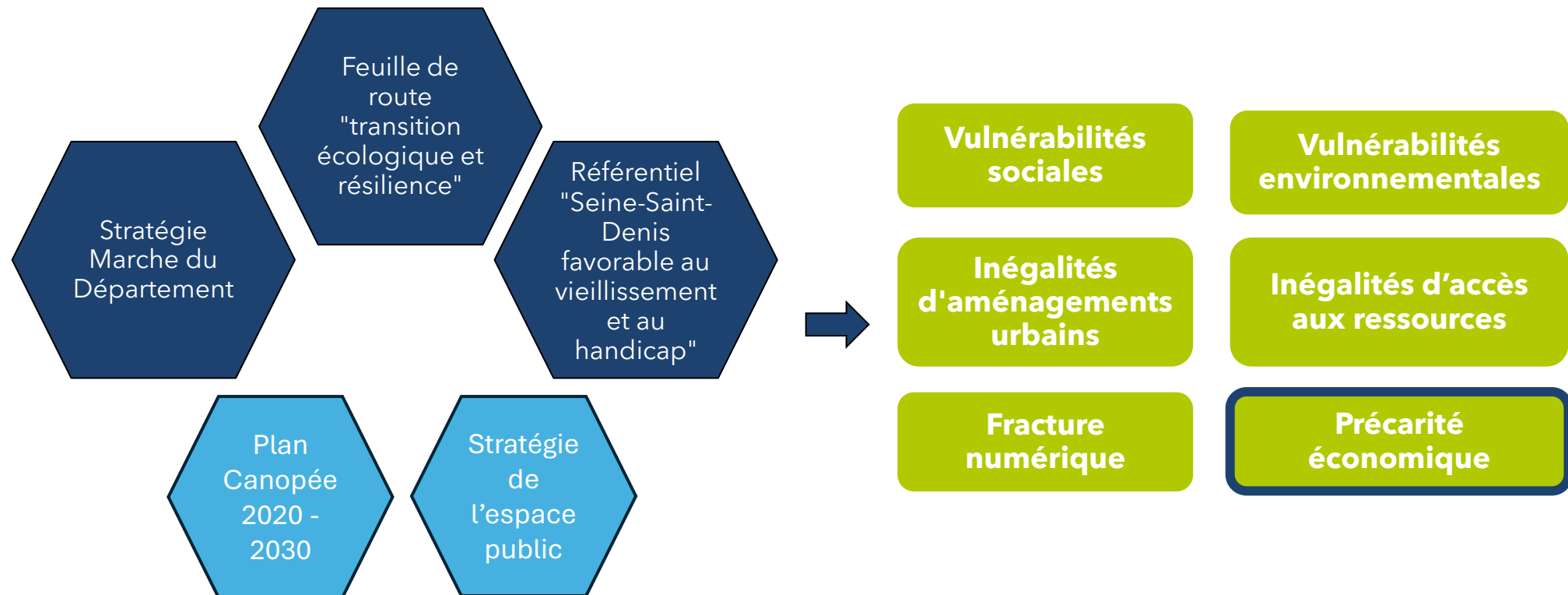
Le Schéma autonomie et Inclusion

Schéma Autonomie et Inclusion 2025-2030

→ la mobilité des personnes âgées et en situation de handicap constitue **"un enjeu majeur et indissociable des politiques d'autonomie »** - adopté le 20 novembre 2025 par le CD93

- **Maintien à domicile**
- **Accès aux droits**
- **Liens sociaux et qualité de vie**
- **Accès aux ressources de proximité**

→ Enjeu qui s'inscrit à la croisée de plusieurs démarches structurantes:



Les orientations stratégiques du Schéma Autonomie et Inclusion en matière de mobilité

- > **S'appuyer sur le plan marche porté par le Département** pour évaluer les cheminements piétons dans les quartiers prioritaires, à intégrer les besoins des personnes âgées et handicapées dans les projets d'aménagement, et à croiser ces actions avec la démarche Ville Amie des Aînés pour une approche territoriale cohérente.
- > **Renforcer des mobilités solidaires.** L'objectif est de promouvoir auprès d'Île-de-France Mobilités l'enjeu d'étendre le dispositif PAM 93, d'améliorer son accessibilité, de soutenir les initiatives locales et de faciliter l'accès à l'information via un guichet unique départemental.
- > **Cartographier l'accessibilité aux services essentiels.** Un diagnostic territorial, porté par le SIG du Département, permettra d'identifier les zones de fragilité et les leviers d'action. Cette cartographie sera intégrée aux outils de pilotage du Schéma pour orienter les priorités d'intervention.
- > **Articuler avec les politiques jeunesse, handicap et vieillissement.** La coordination avec les collègues pour les déplacements des jeunes en situation de handicap, le soutien aux projets intergénérationnels autour de la mobilité, et la formation des professionnel.le.s à l'accueil et à l'accompagnement dans les transports seront renforcés.
- > **Développer les mobilités des personnes âgées dans la continuité du plan marche du Département** et dans un objectif de Ville du quart d'heure :

Expérimentation : marches collectives seniors

Fiche Action 5-5: Expérimenter des marches collectives dans les quartiers pour développer la mobilité des personnes âgées, l'accès aux ressources de leur quartier et recouvrir un pouvoir d'agir et une confiance en soi.

Raison d'agir

3,5 millions de déplacements quotidiens réalisés par les seniors sur le territoire du Grand Paris, dont :

64 % ont une portée de moins de 1,5 km

78 % concernent le domicile comme origine ou destination

Objectifs :

- Développer et encourager l'usage de la marche chez les personnes âgées tant pour promouvoir son caractère écologique que dans une dynamique de prévention de la perte d'autonomie
- Accompagner les seniors dans l'appropriation des espaces publics et des ressources de leur quartier
- Lutter contre l'isolement social et redonner de la confiance aux seniors dans leur pouvoir d'agir par les marches collectives

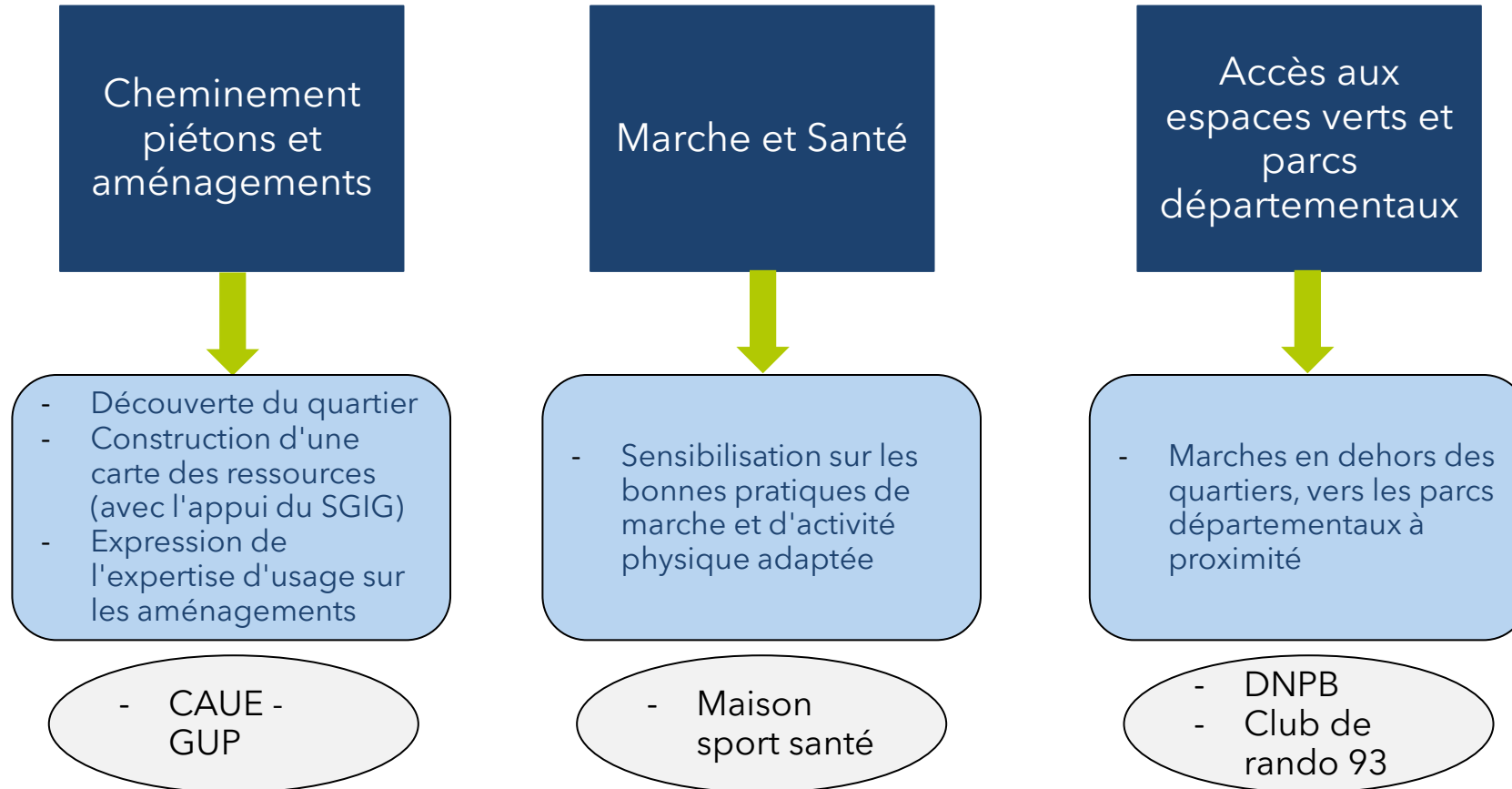
Expérimentation : marches collectives seniors

Mise en œuvre (principes d'action) :

- Mobilisation des publics par les tiers lieux autonomie
- Expérimentation programmée sur 2 quartiers, sur 4 mois
- Mise en place d'une démarche itérative permettant l'implication et la fidélisation des personnes
- Evaluation du dispositif : développement de la pratique de la marche chez les personnes âgées (individuel et collectif) / bénéfices associés (lien social, santé...) / expertise d'usage sur la marchabilité de l'espace et les aménagements préconisés
- Futur partage des résultats avec les partenaires de la mobilité inclusive (IPR, IDFM, LMI...)

Expérimentation : marches collectives seniors

Thématiques des marches:



➔ **Chaque marche est animée par le CAUE, en lien avec les partenaires mobilisés**

Prochaines étapes

- Choix des deux quartiers selon les caractéristiques socio-économiques et de vulnérabilité du territoire, la qualité du tissu local (tiers-lieux autonomie, associations), la présence d'un pôle gare du GPE et les résultats de l'expérimentation Quartiers Inclusifs (2025).
- De janvier à mars 2026 : mobilisation des partenaires, ingénierie et organisation de l'expérimentation
- + mise en place d'un dispositif d'évaluation :
 - **Evaluer le développement** de la pratique de la marche chez les personnes âgées (« carnet de marche » comme outil de suivi)
 - Mesurer les bénéfices de la marche sur le lien social des personnes âgées et la lutte contre l'isolement, sur la confiance en soi et le pouvoir d'agir, sur la pratique d'activités en général, malgré l'avancée en âge
- D'avril à juillet 2026 : réalisation des marches
- Septembre 2026 : restitution et valorisation