

# LES AÎNÉS TRAVAILLENT À LA MOBILITÉ DURABLE

Vieillir décemment dans un système de transport durable

Recherche-action auprès des seniors sur le sujet de la mobilité

# Contenu

<b>Introduction</b>	<b>3</b>
<b>Les aînés et la mobilité</b>	<b>4</b>
Les aînés et la mobilité en faits et en chiffres	4
Une politique de mobilité où les aînés ont leur mot à dire	5
Les aînés travaillent sur le thème de la mobilité	8
Conclusion	13
<b>Recherche-action MESSAGE dans 5 villes et communes belges</b>	<b>14</b>
Fiche - Recherche-action Bruxelles	14
Fiche - Recherche-action Gembloux	16
Fiche - Recherche-action Louvain	18
Fiche - Recherche-action Mons	20
Fiche - Recherche-action Saint-Trond	22
<b>Partenaires</b>	<b>24</b>
Mobiel 21 asbl	24
Vrije Universiteit Brussel, Groupe de travail Agogiek	24
Université Libre de Bruxelles, Centre de Recherche Urbaine	24
<b>Bibliographie</b>	<b>25</b>
<b>Colophon</b>	<b>25</b>



# Introduction

Cette brochure a été rédigée dans le cadre de MESsAGE: Vieillir de façon réussie dans un système de transport durable. La recherche MESsAGE a été effectuée par Mobiel 21 asbl, la VUB et l'ULB pour le compte de la Politique scientifique fédérale, en exécution du programme « La Science pour un développement durable ».

Le projet MESsAGE a eu lieu de janvier 2007 à avril 2009. Le projet visait à contribuer à la prolongation de l'autonomie de transport des aînés et à une utilisation accrue des moyens de transport durables par les aînés. Deux lignes directrices sont nécessaires : d'une part sensibiliser les seniors par rapport à leurs propres possibilités d'aménager leur vie de façon à obtenir une mobilité autonome plus longue, et d'autre part conscientiser les responsables politiques locaux sur les besoins de mobilité spécifiques aux aînés et comment traduire ces besoins par des mesures de mobilité concrètes sur le terrain.

Pour atteindre ce but, MESsAGE a formulé les objectifs de recherche suivants:

- acquérir une vue globale des schémas de mobilité actuels des aînés en Belgique, des engouements actuels et des éléments déterminant leur comportement de mobilité ;
- acquérir une vue globale des besoins de mobilité des aînés; selon leur perception des problèmes de mobilité durable, leur propre responsabilité et leurs possibilités d'action;
- estimer l'impact du comportement de mobilité des aînés en termes de durabilité (économique, sociale, environnementale, et par rapport à la sécurité routière);
- tester et évaluer de nouvelles méthodes pour favoriser la participation des aînés dans la politique de mobilité locale.

La première phase de ce projet consistait en l'élaboration d'une étude de la littérature existante, et ce afin de satisfaire aux buts susmentionnés. Afin d'obtenir une image plus claire du problème de la mobilité, les partenaires ont collaboré à l'étude dans le cadre d'une recherche en trois parties. Le Prof. Dr. Pierre Lannoy du Centre de Recherche Urbaine de l'ULB a mené une recherche sociologique sur la base d'observations et d'interviews individuelles et collectives. Les collaborateurs de l'unité Agogics de la VUB ont, sous la direction du Prof. Dr. Dominique Verté, analysé les données provenant de mesures locales et à grande échelle des besoins des aînés dans le domaine de la mobilité. Mobiel 21 a organisé une action de recherche testant les techniques participatives visant à impliquer les aînés dans une politique de mobilité locale durable. Des recherches-actions ont été effectuées dans différentes communes flamandes, bruxelloises et wallonnes. Les partenaires du projet ont pu dresser quelques recommandations de politique à mener, sur base des résultats intégrés de ces différentes recherches. Vous retrouvez le détail de tous les résultats de recherche dans le rapport de recherche en anglais, ou en résumé en néerlandais ou en français. Ces deux dernières versions sont disponibles sur [www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be) ou via [www.belspo.be/SSD](http://www.belspo.be/SSD).

Cette brochure vise à informer les acteurs locaux de la mobilité et les organisations de seniors sur le thème et leur donner des directives pour une participation réussie des aînés dans la politique locale de mobilité.



## Les aînés et la mobilité en faits et en chiffres

Les aînés ne sont pas une minorité dans le trafic. Au contraire ! La part des aînés participant à la circulation ne fera qu'augmenter. En 2010, un quart des Belges auront 60 ans ou plus. En 2050, ce sera un tiers. Même si en général ce groupe est moins mobile, la prochaine génération sera plus qualifiée, plus aisée et en bonne santé plus longtemps. Leur espérance de vie sera également plus élevée. Il apparaît au regard de la littérature que les personnes plus qualifiées et plus riches sont plus mobiles. On note également le fait que les aînés restent dans leur propre maison plus longtemps (ageing in place) plutôt que de déménager très tôt vers une maison de repos ou un institut de soins. Cela a pour conséquence qu'ils doivent continuer à effectuer un certain nombre de déplacements indispensables (coiffeur, boulanger, magasin, ...). Bref, les aînés seront de plus en plus nombreux à participer à la circulation, et de façon de plus en plus longue et fréquente (Christiaens, J., Daems, A., Dils, A., Lambert, L., Lannoy, P., Nys G., Verté D., Vleugels, I., 2009).

Si nous regardons la façon dont la population plus âgée se déplace, on voit que c'est clairement la voiture qui est la reine. La voiture joue un rôle important dans l'autonomie de transport, et dispose pour cela d'un certain nombre d'avantages intrinsèques. La voiture offre la meilleure solution pour des besoins de déplacement diffus et

complexes, elle offre un sentiment de sécurité plus important et offre le plus de confort. A côté de ça, nous observons également que les aînés sont souvent des marcheurs assidus, que ce soit ou non en combinaison avec l'usage de la voiture ou des transports publics. Cette fréquence de la marche est limitée principalement par le sentiment d'insécurité, la crainte de conflits avec d'autres usagers de la route et les limites physiques. Malheureusement, ces facteurs limitatifs ne tombent pas du ciel. Il apparaît en effet que les marcheurs ou cyclistes plus âgés sont très vulnérables dans le trafic. Quand ils sont impliqués dans un accident, le taux de mortalité et de blessure est de 25% plus élevé que la moyenne. De plus, ce risque d'accidents augmente encore pour les cyclistes de 75 ans et plus.

Quand on leur demande ce qui les gêne dans le trafic, on voit qu'un certain nombre de besoins apparaissent au premier plan. Les aînés demandent plus de respect et de courtoisie dans le trafic. Ils souhaitent également qu'un espace public (infrastructure d'arrêt, points de repos, trottoirs, toilettes publiques, etc.) et une gestion du trafic (périodes vertes plus longues, passages pour piétons, etc.) adaptés soient mis en place. Finalement, il y a un besoin d'informations plus ciblées et d'éducation concernant les alternatives durables, comme l'utilisation des transports publics.



## Une politique de mobilité où les aînés ont leur mot à dire

### Participation

Selon le dictionnaire, la participation signifie 'avoir une part dans quelque chose, participation à la vie en groupe ou sociale'. Dans cette publication, nous traitons de la participation aux affaires politiques, en particulier dans le domaine des questions liées à la problématique de la mobilité, dans le sens large du terme.

Pröpper (ea., 2002) définit la politique interactive comme 'une politique où les citoyens, les organisations sociales, les entreprises et d'autres autorités sont impliqués le plus tôt possible dans une interaction ouverte et/ou dans une collaboration qui vise à atteindre avec eux la préparation, la détermination, l'exécution et/ou l'évaluation de la politique'. La politique interactive crée un espace qui permet au citoyen de participer à la politique.

Les processus de prise de décision passent par trois étapes: la planification, l'exécution et l'évaluation. Une approche participative peut être utilisée pour une ou plusieurs de ces étapes (Steyaert & Lisoir, 2006). Le degré de participation est également important. En 1969, Arnstein a établi un modèle pour clarifier le degré de participation. L'échelle de participation est un outil permettant de déterminer quel est le rôle des autorités et dans quelle mesure les citoyens peuvent influencer la prise de décision politique. Plusieurs auteurs ont développé le modèle d'Arnstein. Dans le modèle décrit ci-dessous, Edelenbos et Monninkhof introduisent une subdivision de cinq niveaux de participation (dans Christiaens & Auwerx, 2007):

- 1. Informer:** Le politique tient les citoyens au courant des décisions prises. Les citoyens ne peuvent rien apporter au développement des politiques.
- 2. Consulter:** Le politique détermine elle-même la direction politique mais considère le citoyen comme un partenaire de dialogue. Les résultats de la consultation sont des pierres à bâtir potentielles pour le politique, mais pas une obligation.
- 3. Conseiller:** Le politique donne aux citoyens l'occasion d'amener des problèmes et de formuler des solutions. Ces idées jouent un rôle à part entière dans le développement de la politique menée. Le politique reconnaît le rôle des idées développées, mais peut prendre des décisions différentes, en argumentant ou pas.
- 4. Coproduction:** Le politique et les personnes intéressées s'accordent sur un problème pour lequel ils vont rechercher des solutions ensemble. Le politique s'engage à prendre en compte ces solutions lors de la prise de décision finale.
- 5. Co-décision:** Le politique laisse la responsabilité du développement de la politique et la prise de décision aux personnes concernées. L'appareil administratif remplit un rôle de conseiller. Le politique reprend les résultats, après avoir contrôlé la conformité avec des conditions de base posées au préalable.

La participation n'est pas facile à réaliser. Tout le monde ne se sent pas appelé à participer à la prise de décision. Stroobants (ea., 2001) décrit les trois éléments qui inspirent une citoyenneté active: la solidarité, la capacité et le défi. La mesure dans laquelle une personne se sent concernée par un événement est indiquée par la solidarité avec son environnement et le contexte. La capacité est la mesure dans laquelle quelqu'un trouve qu'il peut changer quelque chose à cet événement. La mesure dans laquelle cette personne veut changer quelque chose à cet événement est le défi. Seule la combinaison de ces trois éléments peut inciter quelqu'un à la citoyenneté active.



Obstacles internes	Obstacles externes
Trop peu d'implication des membres	Trop peu de reconnaissance de la part de l'extérieur
Trop peu de représentation de jeunes seniors	La communication avec la commune est trop peu structurée
Réunions inefficaces (discussions futiles, trop peu d'innovation dans la manière de fonctionner, trop peu de compétences, trop peu de vision, trop proche du concept du comité des fêtes)	La collaboration avec les fonctionnaires est difficile
L'intérêt personnel prime	Ingérence politique
Grande différence de niveau entre les membres	Trop peu de collaboration avec le CPAS

D'autre part, les autorités sont souvent un peu réticentes à laisser participer les gens. En effet, il existe, dans l'esprit des dirigeants, et à côté des avantages tels que l'augmentation du soutien des décisions, plus de démocratie, l'augmentation de l'effectivité, l'amélioration des chances de réussite, une plus grande facilité d'atteindre le groupe cible, etc., également quelques inconvénients : désintérêt, perte de temps, la difficulté de se détacher de son propre intérêt, une perception erronée de l'impact des décisions politiques (Christiaens & Auwerx, 2007). A condition que le processus de participation soit bien préparé, préparation qui peut en effet demander du temps et de l'énergie, la citoyenneté active et la participation aux décisions politiques peuvent apporter une plus-value significative à la communauté.

La prise de décision participative n'est pas seulement un souhait et une demande de la part des citoyens. Le politique, à plusieurs niveaux, est aussi intéressé par l'implication active dans les processus de prise de décision de ceux sur qui cette politique aura une influence (Steyaert & Lisoir, 2006). Si nous regardons les différents groupes cibles sur qui une politique a une influence, nous remarquons que les aînés demandent une attention spéciale.

### De conseiller à co-produire et co-décider

Il y a des conseils d'aînés actifs dans beaucoup de villes et communes flamandes. En 2004, il y en avait déjà dans 78% des cas. Nous trouvons également des Commissions ou Conseils Consultatifs des Aînés dans plusieurs villes et communes wallonnes, parfois aussi appelés Plateformes des Aînés ou autres. Un cadre légal fut prévu à cet effet en 2006, au moyen d'une circulaire du ministre de la Région Wallonne des Affaires intérieures et de la Fonction publique de l'époque. De part et d'autre de la frontière linguistique, les conseils des aînés sont vus comme le moyen par excellence d'organiser la participation des aînés à la politique communale.

On retrouve ces organes consultatifs pour seniors sur la troisième marche de l'échelle de participation de Edelenbos et Monnikhof, c'est-à-dire la marche 'conseiller'. Les activités principales des conseils consultatifs des seniors flamands sont les suivantes : défendre les intérêts des seniors, signaler des problèmes et des abus, formuler des avis et co-développer un plan de politique des seniors (Messelis E., 2004). Le potentiel pour un processus de coproduction et de co-décision est donc déjà présent, mais lors de l'évaluation du fonctionnement actuel, les présidents ont indiqué des facteurs internes et externes qui obstruent ces possibilités.



## La recherche-action en tant que méthode de participation à une politique de la mobilité

La méthodologie de la recherche-action telle que nous l'avons suivie pendant le projet MESsAGE (Christiaens, J., Daems, A., De Donder, L., Dury, S., Lambert, L., Lannoy, P., Nys G., Verté D., Vleugels, I. 2009) peut amener les conseils de seniors en général et les groupes de travail d'aînés en particulier à plus de qualité, d'implication et de promotion des compétences. De plus, la participation des aînés n'a pas qu'une valeur intrinsèque en tant que prise de décision participative, mais offre également des avantages clairs aux dirigeants politiques et aux aînés.

La recherche-action participative est la recherche où le groupe cible qui fait l'expérience d'un problème va lui-même déterminer ses objectifs et le résultat de la recherche (traduit de: Wadsworth, 1998). Le groupe assume lui-même la responsabilité finale et est en grande partie autonome. Le but est d'obtenir des connaissances permettant d'apporter du changement. Dans la recherche-action, il ne s'agit pas de trouver des réponses à des problèmes ou à des questions, mais d'examiner les différentes vérités et réalités présentes chez le groupe cible. Les personnes vont interpréter les mêmes informations ou situations d'une façon différente, par exemple à cause d'expériences antérieures. La recherche-action peut consister en différentes approches méthodologiques, dans différents contextes et avec des groupes cibles différents. Toutes les approches ont certains points communs : (traduit de Gray, 2004, p347):

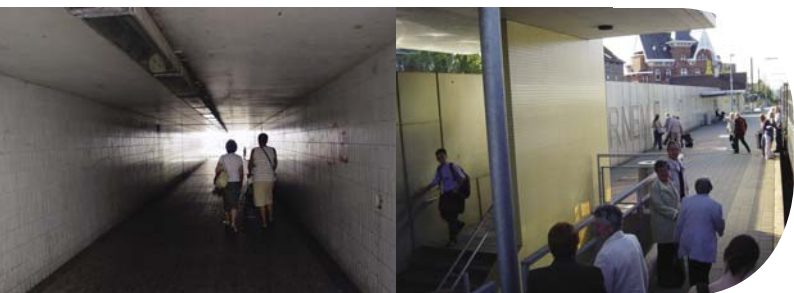
- Les objets de la recherche sont eux-mêmes chercheurs et ont un partenariat démocratique avec le chercheur. Dans le projet MESsAGE, les objets de la recherche sont les aînés.

- Le chercheur, dans ce cas-ci Mobiel 21, fait partie du processus de recherche en tant qu'accompagnateur de processus et expert en changement.
- La recherche d'action consiste en un processus cyclique d'analyse, d'attente et d'évaluation.

En plus du chercheur en tant que personne d'accompagnement du processus et du groupe cible des aînés, d'autres parties sont également importantes dans le processus. Grâce à la participation des dirigeants politiques locaux (échevin de la Mobilité, fonctionnaire de la mobilité, conseiller pour seniors du service Bien-être, Service Travaux publics, ...) et d'autres acteurs externes (tels que les sociétés de transports publics), ceux-ci obtiennent une vue plus claire concernant les besoins spécifiques du groupe cible des aînés. En entreprenant des actions communes, ils contribuent d'une façon constructive à la participation des aînés dans la politique de la mobilité. Finalement, l'évaluation a pour but d'accentuer le caractère durable de la collaboration et de la participation à la prise de décision politique.

Le fait de se centrer sur l'action et l'évaluation permet de dépasser le niveau de la simple discussion et évite une liste de plaintes sans résultats concrets. Il est évident qu'une recherche-action est une occasion idéale pour questionner les membres du groupe cible sur leur participation à la politique locale et pour élargir les possibilités d'acceptation de la politique présente ou à venir.

Les participants à la recherche-action MESsAGE dans cinq villes et communes ont évalué l'aspect d'augmentation des compétences comme très positif. Cet apprentissage était renforcé par la présence d'un représentant connaissant le domaine de la mobilité durable. De plus, ce représentant a également pu donner un aperçu des marges dans lesquelles se fait le travail actuel et justifier pourquoi certaines décisions sont prises et d'autres pas. Le processus cyclique, le plan par étapes et le fait de se cibler sur l'action, ont clairement eu un effet positif sur l'efficacité des réunions et augmente l'implication des aînés dans le projet. Finalement, la collaboration entre la commune et le groupe d'action a eu une influence positive sur la communication entre eux et a renforcé la reconnaissance mutuelle.



# Les aînés travaillent sur le thème de la mobilité

## Vision ouverte

La participation des aînés à la politique locale de mobilité ne réussit que si l'on va vers l'autre avec une vision ouverte. Pour les autorités locales, cela signifie avoir une certaine confiance en un bon dénouement mais également un engagement dans le projet. Il est important que le groupe d'aînés ressente que les autorités locales prennent au sérieux le travail à venir. Pour les aînés qui participent, cela veut dire que le point de départ se trouve dans une approche positive, qui ne doit pas être troublée par du cynisme ou du fatalisme. Pour l'accompagnateur externe, cela signifie qu'il ou elle doit veiller à ce qu'il n'y ait pas d'agendas cachés, que des conflits ou attentes erronées soient évités en établissant des limites claires et en veillant à ce que les deux intérêts présents soient reconnus.

## L'établissement d'un groupe d'action

L'initiative de commencer un groupe d'action sur la mobilité et les aînés peut provenir soit des autorités locales, soit d'un groupe de seniors, du conseil pour les aînés ou d'une organisation externe. Cela ne nécessite en principe pas plus que quelques personnes intéressées qui décident de travailler sur le thème de la mobilité durable.

Tout d'abord, le groupe qui participera doit être intéressé par la participation au projet. Il est évidemment possible d'avoir des différences dans le niveau d'engagement des participants entre eux, mais pour la dynamique de groupe et le processus, il est important que chaque membre du groupe ait un intérêt minimal pour la problématique. Pour l'initiateur, une façon de susciter l'intérêt est de choisir de présenter le plan d'approche lors d'une réunion du conseil des seniors. Expliquez clairement ce qui se passe, quelles sont les attentes et ce qui peut éventuellement être

offert. Une lettre générale par email ou par la poste n'a pas toujours l'effet escompté. Une approche personnelle fonctionne mieux.

Dans le meilleur des cas, une représentation des autorités locales fait partie du groupe d'action. Etant donné la thématique, il est intéressant qu'un fonctionnaire du service Mobilité joue un rôle important dans le groupe. Il ou elle a en effet une bonne connaissance de la mobilité dans la ville ou dans la commune, et peut placer le processus d'action dans un cadre plus large. Une collaboration avec le Service Bien-être ou des Affaires sociales, avec le service Travaux publics ou d'autres, peut aussi apporter des points de vue intéressants. L'initiative peut donc venir aussi bien de ces services que des seniors eux-mêmes. Il est important que lorsqu'un groupe d'action sur la mobilité est établi – que ce soit une initiative du conseil des seniors ou d'une autre organisation d'aînés – ce groupe indique clairement aux autorités quel est le but du trajet que le groupe souhaite parcourir. A la base d'une bonne coopération se trouve de bons accords, et c'est également pertinent en ce qui concerne les projets participatifs.

## Composition de groupe de l'équipe de recherche d'action

Idéalement, une équipe de recherche-action se compose de 6 à 8 aînés, un dirigeant des débats et éventuellement d'autres acteurs politiques locaux. De cette façon, les réunions restent fonctionnelles et ordonnées. La participation d'un fonctionnaire de la mobilité ou d'un autre représentant des autorités locales augmente les chances de réussite. Les aînés du projet MESSAGE ont évalué la présence d'une personne des autorités locales comme

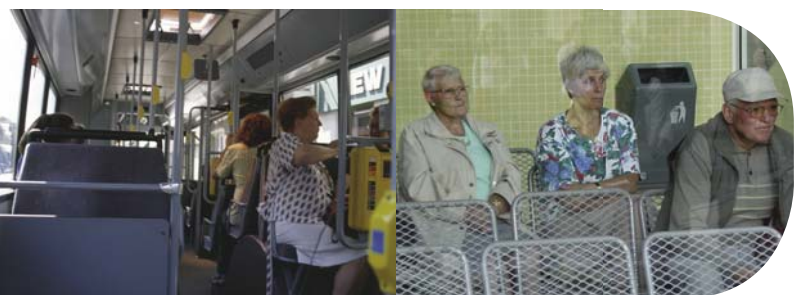






étant très positive quand cette personne joue un rôle de soutien pendant les travaux. Sa présence leur donne en tout cas le sentiment d'être pris au sérieux. Par contre, ils étaient moins positifs quant aux représentants qui essayaient trop de pousser la recherche-action dans une certaine direction. Dans ce cas, les participants ont tendance à renoncer à leur responsabilité nouvellement acquise et à rester passifs.

Il n'est souvent pas possible d'atteindre un échantillon représentatif de la population des aînés au moyen de la composition de groupe. Ce n'est pas non plus fonctionnel du point de vue de la grandeur du groupe, et pas nécessairement indispensable. Le fait que le groupe ne soit pas représentatif ne signifie pas qu'on ne tienne pas compte de l'intérêt général des aînés dans la commune. Il y a plusieurs façons de dépasser l'intérêt individuel des participants. Les membres du conseil des seniors sont souvent membres d'une ou de plusieurs associations. Ils sont donc une réflexion limitée de ce qui vit dans la population. On peut continuer en organisant une enquête auprès des aînés de la commune, dont les résultats serviront de base pour l'analyse des problématiques. Cela peut même être considéré comme étant une action. Pour cela, on peut aussi se baser sur une étude des besoins des aînés. Une certaine mesure de représentativité peut également être obtenue pendant la phase d'action. Dans une des recherches-actions de MESsAGE, le groupe a organisé une étude limitée sur les préférences en matière de moyens de transport et de chaînes de communication auprès de la population des aînés. De telles études préliminaires peuvent augmenter la réussite de l'action de façon considérable.



## Partenaires

Selon la nature de l'action, il peut être souhaitable d'inviter des partenaires externes à une ou plusieurs réunions. Pensons par exemple au TEC, à la SNCB, à un générateur de trafic local, ... Préparez bien ces réunions avec le groupe et évitez qu'il n'ait à subir une avalanche de plaintes. C'est pourquoi il est conseillé d'essayer de se mettre d'accord, avec le groupe, sur cinq questions ou problèmes prioritaires. Précisez aussi à l'avance quelles sont les attentes vis-à-vis des partenaires présents et ce qu'ils peuvent attendre du groupe d'action. Indiquez clairement le rôle que chacun peut remplir. Le but est d'arriver à connaître les points de vue et opinions de chacun pendant une discussion ouverte.

## Timing

C'est une erreur de croire que les aînés ont le temps. Ils ont souvent une vie sociale active et bien remplie dans des associations et dans leur famille, et des tâches de soins pour leur conjoint ou leurs petits-enfants. Il est donc essentiel pour la réussite d'un projet d'avoir un timing clair avec des accords précis.

Dans la recherche-action menée dans le projet MESsAGE, le processus d'une action de recherche avait une durée moyenne de 8 mois à un an et contenait en moyenne 8 réunions. C'était une durée acceptable tant pour les aînés que pour le chercheur-dirigeant des débats et pour les autorités locales. Faites néanmoins attention à ce qu'il n'y ait pas trop de temps entre deux réunions. En effet, plus il y a de temps entre deux réunions, plus il sera difficile de continuer sur ce qui avait été discuté la fois d'avant. Une durée d'un mois entre les réunions est une bonne moyenne. Vous pouvez, afin de maintenir le projet actif entre les réunions, choisir des tâches à effectuer pour préparer la prochaine réunion, et les diviser entre les personnes présentes.

Quand vous planifiez des réunions, essayez toujours qu'il y ait le plus de personnes présentes possible. Des absences régulières ne sont pas favorables au processus. Le groupe devra chaque fois refaire un pas en arrière pour permettre aux absents de rattraper le processus.

## Dirigeant des débats

Même si on peut s'attendre à ce que les membres de conseils des aînés aient beaucoup d'expérience en matière de réunions et de débats, il est quand même important de prévoir un accompagnateur qui guidera le processus. Cet accompagnateur de processus – dirigeant de débats peut entièrement se focaliser sur le timing, le processus et le résultat de la réunion. Cela permet aux participants et aux représentants des autorités locales de se concentrer sur la discussion.

Tant les aînés que les représentants des autorités locales estiment qu'un accompagnement externe est utile et même indispensable. Le représentant externe s'occupe de l'aperçu global, de modérer, des comptes-rendus, des invitations, de la division des tâches, etc. Externe ne veut pas dire que l'accompagnateur doit être trouvé en dehors de la ville ou de la commune. S'il y a suffisamment d'expertise interne, cela peut même être une plus-value car il ou elle connaît bien la situation. Il est préférable que l'accompagnateur d'une telle recherche-action ait l'expérience de l'accompagnement de processus de groupe, une connaissance de base sur la mobilité durable et qu'il/elle soit une figure de consensus disposant de suffisamment de compétences sociales et communicatives.

## Encadrement

Veillez à ce que le cadre de réunion soit agréable. Il va de soi qu'il faut prêter suffisamment attention à l'accessibilité du bâtiment et de la salle où se tient la réunion.

Il est important de créer une atmosphère agréable. Les participants sont des volontaires et ne viennent pas

seulement par engagement mais également pour la convivialité. Prévoyez donc une boisson, des biscuits, etc. Laissez également assez d'espace pour discuter de la pluie et du beau temps.

Chaque projet comporte des coûts. Cela va de frais minimes, comme la salle, l'envoi des invitations, le café et les biscuits à l'élaboration de matériel d'action éventuel. Les coûts varient selon les ambitions, mais sont en général assez limités et peuvent la plupart du temps être pris en charge par la commune ou la ville.

## Plan par étapes

Un plan par étapes clair, avec des objectifs concrets et un timing réaliste augmente l'efficacité et permet de finir le projet dans les temps. Pour la recherche-action MESsAGE, Mobiel 21 a opté pour le plan par étapes suivant:

1. Analyse des problématiques
2. Choisir les priorités
3. Etablir un plan d'action
4. Action
5. Evaluation

Le fait de communiquer le plan par étapes dès le début et de façon claire permet que le groupe se forme une idée précise des engagements qu'il prend en participant au projet.

De plus, il faut clarifier dès le début qu'il y a un moment et un espace pour chaque phase. Ainsi, il est important de clôturer unanimement chaque phase et de décider par unanimité quelles seront les prochaines étapes. De cette façon, chaque membre saura à tout moment où il/elle en est.



## Analyse des problématiques

Afin de structurer cette discussion, nous nous concentrons sur quatre sous-thèmes: l'accessibilité, la fluidité de la circulation, la sécurité et l'engagement des citoyens. Ce n'est pas un hasard si ce sont ces thèmes qui forment le noyau dur de la mobilité durable. Ces thèmes étaient remis sur la table pendant la réunion, chaque fois que le groupe risquait de s'éloigner du sujet.

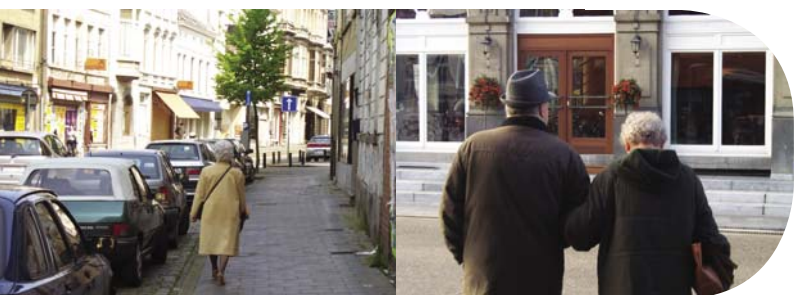
Prenez suffisamment de temps pour l'analyse des problématiques. Il est néfaste pour la suite du projet de clôturer cette discussion alors que chaque participant n'a pas encore pu s'exprimer suffisamment sur ses problèmes. En effet, des discussions sur les problématiques qui n'ont pas été abordées pendant l'analyse continueront à faire surface pendant les phases suivantes et ralentiront le trajet. Il est donc parfois nécessaire de tenir plusieurs réunions sur les problématiques.

Nous observons souvent que les discussions sur la mobilité ne mènent qu'à une liste sans fin des problématiques, des problèmes et des plaintes. Même si cette analyse par des experts est essentielle pour la suite du projet, elle mène rarement à des résultats concrets. Par exemple, indiquer quelles étapes sont prévues par la suite vous permettra d'empêcher que cette première phase d'analyse ne prenne trop de temps. Le groupe voit et sait qu'il y a des étapes suivantes.

Les éléments qui surgissent pendant cette analyse sont souvent très divers. En tant que dirigeant des débats, vous devez essayer de résumer et de condenser le débat. Vérifiez si tous les participants interprètent les problématiques de la même façon. Cela facilitera les étapes suivantes.

Exemples de problématiques dans les 5 recherches-actions

- Facilité d'usage des transports publics (voir les fiches de projet Bruxelles et Saint-Trond)
  - accessibilité des transports publics et infrastructures (hauteur de l'entrée des bus et des trains, escalators défectueux, passages trop étroits, points de soutien insuffisants, ...)
  - manque d'informations sur les transports publics (tarifs spéciaux, difficultés pour trouver les informations adéquates, comment réserver un bus à la demande, ...)
- Sécurité routière (voir les fiches de projet Mons, Louvain et Bruxelles)
  - vitesse, trottoirs étroits, manque de pistes cyclables, manque de respect pour les règles de la circulation, ...
- Sécurité (voir les fiches de projet Mons et Louvain)
  - manque d'éclairage, tunnels piétonniers, groupes de jeunes, peur, ...
- Bruit, nuisances routières (voir la fiche de projet Bruxelles)
- Respect et courtoisie (voir les fiches de projet Louvain et Bruxelles)
  - refuser de céder sa place, sacs à dos dans les couloirs ou sur les sièges, manque de respect pour l'exécution plus lente des activités liées à la circulation, ...
- Accessibilité du domaine public (voir fiche de projet Mons)
  - marches élevées, mauvaise construction des trottoirs, chemins difficilement praticables, ...
- Manque d'infrastructure piétonnière adéquate (voir la fiche de projet Mons)
  - pentes des trottoirs trop raides, trottoirs négligés, ...
- Manque de participation (voir la fiche de projet Mons)
  - les aînés ne comptent plus...



### Choisir les priorités

Ensuite quelques priorités sont choisies parmi la liste des problématiques. Laissez le groupe en décider et assister le groupe si le processus de décision évolue difficilement. Quand la liste est complète, vous délimitez encore plus jusqu'à arriver à un seul thème central autour duquel le groupe veut mener une action.

Les participants voudront parfois rediscuter d'un certain point. C'est possible dans une certaine mesure. Cependant, c'est la tâche du dirigeant des débats de veiller à ce que cette discussion reste dans les limites du possible et à ce que les priorités soient choisies. Pour cela, il peut s'avérer nécessaire de laisser la liste un moment de côté et de ne prendre une décision que lors de la prochaine réunion.

### Dresser un plan d'action

Une action sera décidée sur base de la problématique choisie. Gardez les questions suivantes à l'esprit :

- Quel est le but?
- Qui est le public-cible?
- Quelle méthode utilisons-nous?
- L'action est-elle réaliste et réalisable?
- Avec qui voulons nous collaborer?

Tout cela semble logique, mais les chercheurs ont remarqué pendant la recherche-action qu'il n'est pas toujours évident de formuler une réponse simple aux questions précédentes. L'accompagnateur de processus est nécessaire afin de garder à l'œil tous les aspects de l'action (timing, division des tâches, financement, matériel, etc.).

### Action!

Veillez à ce que la division des tâches soit claire. N'oubliez pas que c'est une action pour et par les aînés. Le but n'est pas que le dirigeant des débats, les autorités locales ou un autre partenaire externe mette lui-même en place l'action. Ces personnes peuvent prendre en charge une tâche spécifique, mais elles ne peuvent pas prendre les rênes de l'action en tant que telle.

Il est ressorti des discussions avec les seniors et avec les autorités locales ayant collaboré à MESSAGE et des expériences des chercheurs que donner une suite à l'action ne va pas de soi. Soit le dirigeant des débats doit conclure des accords très précis avec les aînés concernant la suite, soit c'est un membre des pouvoirs politiques locaux qui s'en charge. Il est très difficile de redémarrer ou de clôturer le projet s'il a été inactif pendant quelques mois.

Exemples d'actions des 5 recherches-actions (voir les fiches de projet)

- Saint-Trond: publication d'articles informatifs dans le journal communal concernant l'utilisation des transports publics.
- Louvain: campagne de courtoisie sur les bus de Louvain au moyen d'affiches, brochures et moments de rencontre
- Mons: composition d'un montage Photo avec les problématiques, qui est présenté aux dirigeants politiques pendant une réunion participative
- Gembloux: composition et mise en oeuvre d'une enquête scientifique sur les problématiques auprès de la population des aînés de Gembloux
- Bruxelles: composition et organisation d'un tour guidé des transports publics bruxellois en présence des autorités locales et des organisateurs du transport .





#### Autres modèles d'action imaginables

- Testez le Bus: des aînés font connaissance avec les transports publics en étant accompagnés par d'autres aînés expérimentés
- Développement d'une simulation de quartier idéal
- Organisation d'un après-midi de discussion, débat
- Inventaire et sensibilisation sur le thème de l'offre de voies lentes dans la commune sous la forme d'anciens chemins, etc.
- Organisation d'une campagne de sensibilisation autour d'un thème spécifique comme la vitesse.

#### Evaluation

L'évaluation est importante d'une part pour le suivi et d'autre part pour le caractère durable de l'action et du groupe d'action. Il y a eu plusieurs méthodes d'évaluation dans la recherche-action MESsAGE. Les participants ont tout d'abord rempli une liste individuelle de questions sur leurs motivations, leur appréciation du processus de l'action et du fonctionnement du groupe d'action. Ensuite, les chercheurs approfondissaient certains éléments pendant une discussion d'évaluation collective. Finalement les représentants des autorités sont également invités à partager leur expérience.

Nous avons souvent remarqué que des nouvelles inspirations ou de nouvelles idées pour de nouvelles actions ou pour des actions de suivi surgissaient pendant la discussion d'évaluation. Cela a permis d'amorcer une nouvelle période dans le processus cyclique.



## Conclusion

Dans notre société, les aînés forment un groupe important et qui ne cesse d'augmenter. La circulation est également un domaine dans lequel les aînés seront de plus en plus nombreux à participer, et pendant plus longtemps. Ils ont souvent des besoins et des souhaits spécifiques en ce qui concerne l'espace public, l'organisation des transports, les services et infrastructures, la sécurité, etc. Afin de donner aux aînés l'opportunité de continuer à se déplacer de façon autonome et durable, il est important pour nous de connaître ces besoins et souhaits.

Il y a plusieurs organes consultatifs ou organisations en Flandre, Wallonie et à Bruxelles par l'intermédiaire desquels les aînés peuvent faire part de leurs besoins aux dirigeants politiques. Pourtant on y éprouve des problèmes d'implication, d'efficacité, de reconnaissance et d'innovation. La recherche-action telle que menée pendant le projet MESsAGE peut donner un nouvel élan aux formules consultatives existantes. Elle peut également introduire une certaine innovation dans le débat sur la mobilité dans la ville ou la commune.

Le fait de participer à l'action de recherche de MESsAGE a donné aux participants le sentiment de participer à quelque chose de sensé. Par ces actions, ils ont le sentiment d'encore avoir leur place dans la société. Ils ont fait une différence en faisant de petites choses. Le contact avec les autorités a donné aux aînés l'idée que plusieurs de leurs problèmes quotidiens étaient bien connus. Seulement, les aînés demandent plus de solutions à court terme alors que les autorités sont souvent dans une optique à long terme.

Le processus cyclique d'analyse, d'action et d'évaluation, d'autonomie du groupe et concentration sur l'action a permis d'évoluer d'un rôle purement consultatif vers une collaboration constructive et ouverte, basée sur une reconnaissance mutuelle, qui augmente les compétences et permet d'apprendre à connaître le mode de vie de l'autre.

# Fiche - Recherche-action Bruxelles

<b>Composition du groupe</b>	6 participants
<b>Nombre de réunions</b>	9
<b>Durée</b>	18/12/07 – 04/02/09 (1 an et 2 mois)

## Analyse des besoins • deux réunions

A Bruxelles, l'analyse des besoins était très vaste. Le sujet principal abordé par les aînés était la facilité d'utilisation des transports publics dans la ville. Pour les aînés, cela signifie l'accessibilité du train, du métro et du bus, tant par rapport aux stations qu'aux véhicules. Il a également été fait mention, en plus de l'accessibilité, des services d'information et de la sécurité de la circulation. Il y avait également un important sentiment d'insécurité lié aux transports publics à Bruxelles, surtout en soirée. La plupart des participants ne prenaient pas les transports publics seuls le soir. La cause n'en était pas uniquement les personnes traînant autour des stations ou aux arrêts de bus, mais également l'éclairage insuffisant et les tunnels d'entrée longs et vides avec beaucoup de recoins.

Un autre problème considéré comme important était la courtoisie et le respect, par exemple des jeunes avec des sacs à dos, ne pas céder sa place pour des personnes âgées ou handicapées, ne pas laisser monter ou descendre les personnes du bus.

Le plaisir de vivre à Bruxelles, une grande ville, était un autre problème mentionné. C'est un endroit bruyant, avec beaucoup d'embouteillages et les aînés ont le sentiment que les gens ne respectent pas les règles de circulation.

## Action • cinq réunions

La courtoisie et la facilité d'usage des transports publics étaient deux points importants. Pour les aînés, il était difficile de choisir parmi un de ces thèmes, car ils considéraient ces sujets comme liés. Les participants ont décidé d'organiser un tour des transports en commun Bruxellois, avec les organisateurs des transports en communs et les autorités. Quelques remarques générales furent notées ainsi que des remarques propres à certains sites. Ils avaient établi une liste de goulots d'étranglements et les endroits concernés. C'est sur base de cette liste que le groupe d'action a établi un circuit. Les aînés ont invités des représentants de la SNCB, la STIB et De Lijn et le Ministre de la Mobilité de la Région de Bruxelles Capitale. Ce dernier était très intéressé mais son agenda ne lui permettait pas de prendre part à la visite des sites. Il s'est fait représenter par un de ces membres de cabinet. Le ministre lui-même a invité les aînés à une réunion dans son bureau afin de discuter des obstacles les plus importants. Le représentant de la STIB n'était pas présent à la visite des sites, mais était à la réunion avec le ministre.



**Evaluation • une réunion**

Les participants étaient satisfaits de la visite des sites et de la réunion avec le ministre. Ils avaient le sentiment que beaucoup des problèmes étaient connus par des autorités et que des projets pour en résoudre certains étaient déjà prévus. Le groupe noyau du groupe d'action pensait que le processus était trop lent. Plusieurs participants ne sont venus qu'une ou deux fois et ils parlaient souvent de sujets qui avaient déjà été abordés à des réunions précédents par le reste du group d'action. Le représentant espérait avoir une discussion plus structurée, plus cohérente et plus générale avec le ministre. Les aînés n'ont pas perçu la réunion comme étant peu structurée ou trop détaillée. Des contacts ont été établis entre le centre pour seniors et les organisateurs des transports publics, ce qui pourrait être très intéressant pour l'échange d'informations et d'expériences à l'avenir.



*Le tour des transports publics Bruxellois.*

# Fiche - Recherche-action Gembloux

<b>Composition du groupe</b>	7 participants
<b>Nombre de réunions</b>	6
<b>Durée</b>	11/04/08 – 20/02/09 (8 mois)

## Analyse des besoins • une réunion

A Gembloux, l'analyse des besoins était légèrement différente des autres sites de recherches-actions. Pendant les sessions d'information, les aînés avaient déjà mentionné leur souhait de mener une enquête afin de connaître les problèmes et les irritations perçues par les aînés de Gembloux.

Même si cela a été le point de départ des réunions, les aînés ont, pendant ces réunions, mentionnés certains problèmes spécifiques.

En ce qui concerne l'accessibilité, il a également été fait mention d'un manque d'infrastructures de trottoirs et/ou d'infrastructures mal adaptées. Il a également été fait mention de l'accessibilité latérale des trains (trou entre le train et le quai). De manière plus générale, l'accès au nouveau centre commercial était un problème important. Le nouveau site a peu de connections avec les transports publics, ce qui a une grande influence sur les aînés.

Ensuite, les participants ont parlé des sentiments d'insécurité, en combinant l'insécurité sociale et l'insécurité liée à la circulation, par exemple la vitesse élevée des voitures, les sentiments d'insécurité dans les tunnels, le manque de trottoirs, ... Le bruit et les irritations liées à la circulation et au manque de participation des aînés à la politique locale a également été mentionné.

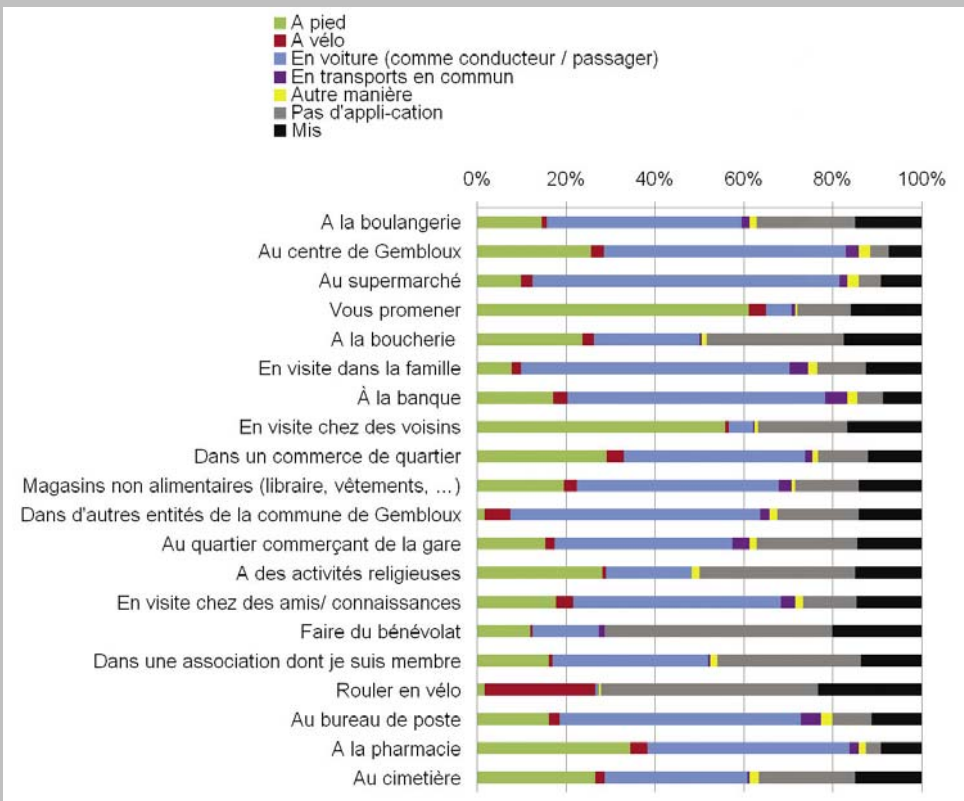
## Action • trois réunions

Les différents problèmes mentionnés ont été utilisés pour déterminer les sujets du sondage. Le projet du sondage par questionnaire a fait l'objet de discussions mais la majorité des remarques venaient de l'employé communal. L'employé communal n'a pas laissé beaucoup d'espace aux aînés pour donner leurs opinions. Un nouveau sondage a été établi et rediscuté, et cette fois-ci l'apport des aînés fut encore moins important, par exemple quand l'employé communal a décidé de façon unilatérale d'ajouter une question ouverte qualitative. Le questionnaire du sondage a été remis aux chercheurs deux mois après. Les résultats ont été repris dans un rapport bref et compréhensible et présenté aux aînés. Une date a été fixée pour présenter les résultats au groupe d'action. Le résultat a mis en évidence plusieurs problèmes. Cette réunion a été annulée parce que le président du groupe d'action et l'employé communal n'étaient pas satisfaits de la qualité du rapport (langage et statistiques pas assez détaillés). Lors d'une réunion avec ces représentants, les attentes de la commune et les possibilités du projet MESsAGE ont été mises en accord. La commune a décidé de reprendre les données et de rédiger elle-même un rapport de statistiques, tandis que les chercheurs ont mis sur pied une présentation Powerpoint compréhensible et claire, à présenter aux aînés. A la fin du projet (Avril 2009), les chercheurs étaient encore toujours en attente du rapport de la commune et de la présentation des résultats aux aînés.



## Evaluation

Etant donné que l'action n'était pas encore terminée, aucune réunion d'évaluation n'a été tenue avec les participants. Les chercheurs n'ont pas les contacts des aînés eux-mêmes, ils n'ont donc pas pu leur demander leur opinion sur les résultats ni procéder à l'évaluation de l'action.



# Fiche - Recherche-action Louvain

<b>Composition du groupe</b>	7 participants
<b>Nombre de réunions</b>	11
<b>Durée</b>	20/03/08 – 08/12/08 (9 mois)

## Analyse des besoins • une réunion

A Louvain, les aînés ont rencontrés beaucoup de problèmes liés à l'accessibilité : problèmes de mauvaise infrastructure des trottoirs, manque de pistes cyclables, mauvais éclairage sur les chemins étroits, mauvaise infrastructure des arrêts de bus et difficultés avec les horaires des transports en public.

En ce qui concerne le savoir-vivre, il a été fait mention du comportement des chauffeurs de bus et de la courtoisie, mais également des étudiants à vélo en ville. Les problèmes de courtoisie dans les transports en commun sont les mêmes que ceux mentionnés dans les autres recherches-actions : sacs à dos, céder sa place aux plus âgés et handicapés, respect pour l'infrastructure (arrêts de bus aussi bien que les bus).

Pour les aînés, deux autres problèmes étaient : un sentiment d'insécurité à certains endroits de Louvain et le souhait de plus de participation en ce qui concerne la mobilité.

## Action • huit réunions

Les aînés se sont mis d'accord que la plupart des problèmes concernaient la courtoisie. Même s'ils sont d'avis que ce sujet relève principalement de la responsabilité des parents et des éducateurs, ils voulaient trouver une façon de faire eux-mêmes de la sensibilisation sur ce sujet. C'est pourquoi le groupe d'action a décidé de produire des bandes dessinées sur la courtoisie et de les distribuer, avec des brochures et des posters, dans les écoles. Ils ont demandé à De Lijn de supporter leur projet. En plus, les aînés ont profité des journées ouvertes du Conseil des Aînés pour présenter cette action à leurs pairs et leur demander leurs problèmes, irritations et besoins concernant les transports publics à Louvain.

Pendant la Semaine de Aînés a eu lieu la distribution des brochures, la campagne de posters "Regardez, encore quelqu'un avec du style" et la présentation de l'action aux journées ouvertes. Cette action a également été annoncée dans les médias (radio et télévision locale).

*Le poster crée par le groupe de recherche-action de Louvain*



### Dag busgebruiker,

**Jij hebt stijl!** We vinden het fantastisch dat je de bus gebruikt om je te verplaatsen. Zo draag ook jij bij aan een gezonder klimaat.

Ook aan het klimaat in de bus kan je iets doen.

### Hoe doe je dat?

- **Sta je plaats af** aan iemand die het nodig heeft.
- **Wees hoffelijk**, respecteer de andere reizigers, het personeel en het materiaal van De Lijn

### Meer info?

Seniorenraad Leuven - Dienst Welzijn Leuven - 016 21 17 86  
MESsAGE - Mobiel 21 - 016 23 94 65 - [www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be)

**Mobiel 21**

Seniorenraad  
Leuven



Info [www.delijn.be](http://www.delijn.be) - 070 220 200

*ontwerp: Stelen*

De is een campagne van de seniorenraad Leuven - projectgroep MESsAGE, in het kader van MESsAGE, een project van Mobiel 21, VSB en ULB, gefinancierd door het Federaal Wetenschapsoctrooi.

## Evaluation • une réunion

Même si la plupart des participants avaient rejoint le groupe d'action pour parler des trottoirs, l'action a été évaluée positivement. Les journées ouvertes ont été considérées comme intéressantes, car les aînés ont pu parler à leurs pairs. Parfois, les aînés ont l'impression qu'ils ne peuvent plus rien changer, mais dans ce projet ils avaient le sentiment qu'ils prenaient part à quelque chose d'utile et que le groupe d'aînés a un rôle à jouer. Selon eux, faire des petites choses, comme cette action, fait la différence. Les participants ont souligné l'importance d'avoir le soutien des autorités et de collaborer avec des partenaires comme De Lijn.

*Emission TV journal télévisé ROB 16/12 17h30*

---

### **Regardez, encore quelqu'un qui a du style !**

---

La courtoisie dans le bus. C'est à ça que travaille l'asbl de Louvain Mobiel 21, en partenariat avec les seniors de Louvain. En décembre, vous verrez sur tous les bus de Louvain le message 'Regardez, encore un avec du style !'. Car selon Mobiel 21, il y a de moins en moins d'attention pour les personnes âgées dans le bus.

Plus d'attention pour les aînés et plus de courtoisie dans les bus à Louvain, c'est le thème central de l'action de l'asbl Mobiel 21 en décembre. Pour renforcer l'effet de l'action, trois seniors de Louvain, membres de Mobiel 21, ont pris le bus à la gare de Louvain ce mardi.

En mettant le slogan 'Regardez, encore un avec du style !' sur les brochures et les affiches, les seniors veulent lancer un appel pour plus de respect pour le personnel et le matériel dans le bus. Ou tout simplement céder sa place à quelqu'un qui tient moins bien debout.

L'action de Mobiel 21 et du conseil des aînés se déroulera tout le mois.

# Fiche - Recherche-action Mons

<b>Composition du groupe</b>	6 participants
<b>Nombre de réunions</b>	8
<b>Durée</b>	06/02/08 – 18/11/08 (9 mois)

## Analyse des besoins • deux réunions

Beaucoup de problèmes ont été rencontrés à Mons. Les trois problèmes de base mentionnés par les aînés en ce qui concerne l'accessibilité étaient une mauvaise infrastructure des trottoirs, le manque de courtoisie des jeunes par rapport aux aînés et une mauvaise adaptation des transports publics aux aînés. Concernant le plaisir de vivre dans la ville, les problèmes principaux étaient le bruit, la vitesse élevée de la circulation et les sentiments d'insécurité. Par rapport à la sécurité routière, les aînés estimaient que la circulation est fort dense, les tunnels ont la réputation d'être dangereux, il y a trop peu de temps pour traverser les passages pour piétons et beaucoup d'embouteillages aux environs des écoles. Dans le domaine de la participation, les aînés ressentent que la participation des aînés à la politique locale est limitée. Ils ont le sentiment que les autorités locales ne les écoutent pas. Ils ont également le sentiment que les services publics ne sont plus là dans l'intérêt de la population.

## Action • quatre réunions

Les problèmes prioritaires pour les participants étaient les mauvaises infrastructures ou les infrastructures mal adaptées aux besoins des aînés, et la courtoisie et l'attitude envers les aînés, tant de la part des jeunes que de la part des autorités et de la police. C'est pourquoi le groupe d'action a décidé d'organiser une réunion participative avec les autorités. Les aînés avaient le sentiment qu'il était nécessaire de les informer sur les problèmes quotidiens qu'ils rencontrent. Ils se sont mis d'accord pour inviter le conseiller communal chargé des Travaux Publics, de la Mobilité et des Affaires Sociales, le bourgmestre et l'architecte de la Plateforme des Personnes à mobilité réduite. La présentation utilisée pour la réunion serait une introduction des résultats du State-of-the-art de MESSAGE, une présentation PowerPoint avec des photos illustrant les principales entraves à la mobilité, sur base de leurs propres expériences, problèmes et besoins, et finalement une conclusion avec quelques recommandations. Les aînés ont eux-mêmes pris les photos et discuté des problèmes et recommandations pendant une réunion préparatoire. Avant de pouvoir organiser la réunion proprement dite, les employés communaux devaient préparer une description technique des entraves à la mobilité et de recommandations devant être approuvées par les autorités. Le fichier a été remis aux autorités compétentes, mais à la fin du projet (Avril 2009) aucune confirmation n'avait encore été reçue.

*Quelques photos de la présentation*



*Obstacles sur le trottoir*



*Trottoir en mauvais état*



*Voitures garées de façon illégale.*



*Trottoir en mauvaise condition  
et pente dangereuse*

## **Evaluation**

Etant donné que l'action n'était pas encore terminée, il n'y a pas eu de réunion d'évaluation avec les participants. Les chercheurs ont contacté les employés communaux à plusieurs reprises, mais tant que le dossier technique n'a pas été approuvé, la réunion ne pouvait pas être organisée.

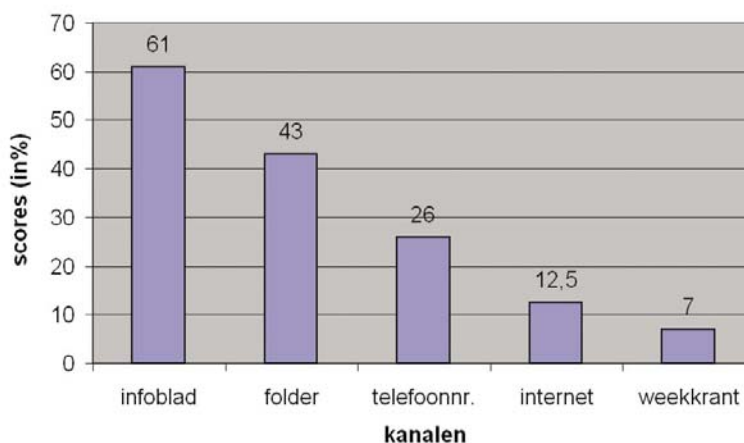
# Fiche - Recherche-action Saint-Trond

<b>Composition du groupe</b>	8 participants
<b>Nombre de réunions</b>	6
<b>Durée</b>	25/09/07 – 15/04/08 (7 mois)

## Analyse des besoins • une réunion

Le premier problème identifié, et considéré comme le plus important, était les jeunes et le manque de courtoisie à l'égard des aînés, dans les transports publics : jeunes couchés sur les banquettes, sac à dos ou chaussures trainant dans les bus, céder sa place aux aînés, ... Les aînés du comité de direction ressentent un changement de mentalité au détriment de leur groupe.

L'accessibilité était un autre problème, principalement pour les petites localités dont les aînés ont l'impression qu'elles ne sont pas joignables en transports publics. Après une courte discussion, il est apparu que l'offre est suffisante, mais que c'est l'information, par exemple concernant le bus-à-la-demande, ou le service pour les personnes à mobilité réduite, qui n'arrive pas jusqu'aux aînés. C'est pourquoi il a été considéré comme important d'aborder le problème de l'information spécifique à un public cible. C'est également dans ce contexte qu'a été mentionné l'information sur la politique des emplacements de parking à Saint-Trond.



*Résultats d'une enquête parmi les citoyens plus âgés de la ville de Saint-Trond, au sujet des moyens de communication*

## Action • trois réunions

Le groupe d'action a approuvé de manière unanime l'idée de mener une action concernant l'information spécifique à un public cible. Tout d'abord, les aînés ont mené une enquête parmi leurs pairs en leur posant deux questions :

- Qu'est-ce que vous connaissez des modes de transport en commun à Saint-Trond?
- Comment ces informations devraient-elles vous parvenir, par l'intermédiaire de quels moyens de communication?

Sur base des résultats de ce questionnaire, le groupe d'action a décidé d'écrire des articles pour le magazine communal, afin d'informer les aînés, mais également d'autres citoyens intéressés, sur les sujets suivants: informations générales sur la mobilité à Saint-Trond, lignes de bus dans le centre de Saint-Trond, lignes de bus vers les localités autour de Saint-Trond, prendre le train, comment trouver des informations sur internet et des informations sur le service de bus-à-la-demande. Tous les articles ont été publiés dans le magazine communal entre avril et octobre 2008.



Des articles ont été publiés dans le magazine communal

## Evaluation • une réunion

Les aînés ont évalué l'action et la recherche-action de façon positive. A la réunion d'évaluation (avril 2008), ils ont demandé qu'une évaluation de l'impact de l'action soit mise en place à la fin du projet. Les chercheurs ont envoyé le formulaire d'évaluation aux participants afin qu'ils le distribuent à leurs pairs et qu'ils le renvoient, mais les chercheurs n'ont reçu aucun questionnaire en retour.

# Partenaires

## Mobiel 21 asbl

Mobiel 21 asbl est un centre de développement des connaissances, d'éducation et d'orientation des comportements en matière de mobilité durable et sûre. Mobiel 21 asbl s'appuie sur l'expérience, l'expertise et l'inspiration de Langzaam Verkeer asbl et travaille à la mobilité durable au 21ème siècle. Pour Mobiel 21, la 'durabilité' est centrale. Celle-ci se traduit en trois piliers : l'intérêt économique, écologique et social. Les coûts et bénéfices économiques, les effets écologiques de la mobilité et l'égalité sociale des personnes et des moyens de transport sont envisagés de façon équilibrée. Mobiel 21 asbl opte pour la qualité de vie et les valeurs écologiques et s'engage dans le cadre de l'action 'Agenda Local 21', une initiative des Nations Unies qui vise la promotion dans le monde entier du développement durable au niveau local. Mobiel 21 asbl est subsidié en tant que mouvement socioculturel de travail avec les adultes.

## Vrije Universiteit Brussel, Groupe de travail Agogiek

Le Prof. Dr. Dominique Verté et ses collaborateurs du Groupe de travail Agogiek développent des études sur les besoins des aînés (en néerlandais : OBO). Dans le cadre de ces enquêtes, une équipe de 1500 aînés a interrogé 35.565 seniors en Flandre. Une liste de 80 questions servait à connaître leur avis sur une variété de thèmes tels que le logement, la mobilité, le temps libre, l'insécurité, la santé et la participation culturelle. Le livre *Schaakmat of aan zet? Monitor voor lokaal ouderenbeleid in Vlaanderen* a été la première d'une série de publications sur ce domaine de recherche.

## Université Libre de Bruxelles, Centre de Recherche Urbaine

Le domaine général de recherche du Centre est la sociologie de la ville. Celle-ci privilégie l'étude de l'espace urbain comme étant un déterminant des pratiques sociales, ou encore d'analyse et de compréhension des relations réciproques qui se nouent entre l'organisation spatiale de la ville et l'organisation sociale. Le domaine est vaste puisqu'il englobe aussi bien l'étude des logiques de production et de transformation des villes que les enjeux qui se nouent autour de celles-ci (stratégie des acteurs, politiques urbaines...) ainsi que l'étude des logiques d'appropriation (modalités d'usage des territoires, ancrages territoriaux, processus d'exclusion...). L'évolution des thématiques de recherche est fortement liée à l'évolution de la commande sociale, elle-même reflet des préoccupations de la société civile en ce qui concerne le domaine urbain. Actuellement, le Centre travaille sur les thématiques suivantes: les politiques urbaines: la planification, les interventions en quartiers anciens ou dits en déclin, la requalification des territoires, le développement social urbain; les relations entre transformation des modes de vie et habitat; la question du logement (inégalités d'accès, marchés...); les transformations des clientèles urbaines (aspects démographiques, socio-économiques...); les interactions entre processus de métropolisation, modes de vie et mobilité des ménages: la transformation des territoires urbains: la ville réseau, la ville archipel, le périurbain...; la question du développement territorial: l'attractivité des territoires; les représentations comme facteurs explicatifs de la mobilité quotidienne; l'espace urbain du point de vue des usagers, mobilité, développement des villes; l'anthropologie politique de l'espace.





## Bibliographie

Christiaens, J. & Auwerx, P. (2007). Mobiliteitsparticipatie in buurten. Inspirerende praktijkvoorbeelden. Leuven: Mobiel 21.

Messelis, E. (2004). De Werking van Vlaamse lokale seniorenadviesraden. bekeken door het kritisch oog van 130 voorzitters. Hoger Instituut voor de Gezinswetenschappen.

Pröpper, I. & Steenbeek, D. (2002). De aanpak van interactief beleid: iedere aanpak is anders. Bussum: Coutinho.

Steyaert, S. & Lisoir, H. (red.) (2006). Participatieve methoden. Een gids voor gebruikers. Brussel: Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch Aspectenonderzoek, Vlaams Parlement.

Stroobandt, V., Celis, R., Snick, A. & Wildemeersch, D. (2001). Actief burgerschap: een leerproces. In: Sociale interventie, 4, pp. 13-22.

Christiaens, J., Daems, A., De Donder, L., Dury, S., Lambert, L., Lannoy, P., Nys G., Verté D., Vleugels, I. (2009). Final Report MESsAGE: Mobility and the Elderly: Successful ageing in a sustainable transport system. Federaal Wetenschapsbeleid.

Christiaens, J., Daems, A., Dils A., S., Lambert, L., Lannoy, P., Nys G., Verté D., Vleugels, I. (2009). Report MESsAGE WP1: Mobility and the Elderly: Successful ageing in a sustainable transport system. Federaal Wetenschapsbeleid.

## Colophon

Cette édition a été rédigée pour le compte de la Politique scientifique fédérale, en application du programme "La science pour un développement durable". La Politique scientifique fédérale ainsi que toute personne agissant en son nom ne peuvent être tenus pour responsables de l'éventuelle utilisation qui serait faite des informations qui suivent. Les auteurs sont responsables du contenu. Cette publication ne peut ni être reproduite, même partiellement, ni stockée dans un système de récupération ni transmise sous aucune forme ou par aucun moyen électronique, mécanique, photocopies, enregistrement ou autres sans avoir indiqué la référence.

### Rédaction

Lies Lambert, Mobiel 21 asbl  
Jan Christiaens, Mobiel 21 asbl  
Ilse Vleugels, Mobiel 21 asbl

### Rédaction finale

Elke Bossaert, Mobiel 21 asbl

### Traduction

Emilie Van Laer

### Lay out

Nadine Maes, Mobiel 21 asbl

ISBN 9789074633734

D/2009/6695/15

Leuven, mai 2009

### Editeur responsable

Elke Bossaert  
Mobiel 21 asbl  
Vital Decosterstraat 67a/0101  
3000 Leuven  
Tel. +32 (0)16 23 94 65  
Fax +32 (0)16 29 02 10

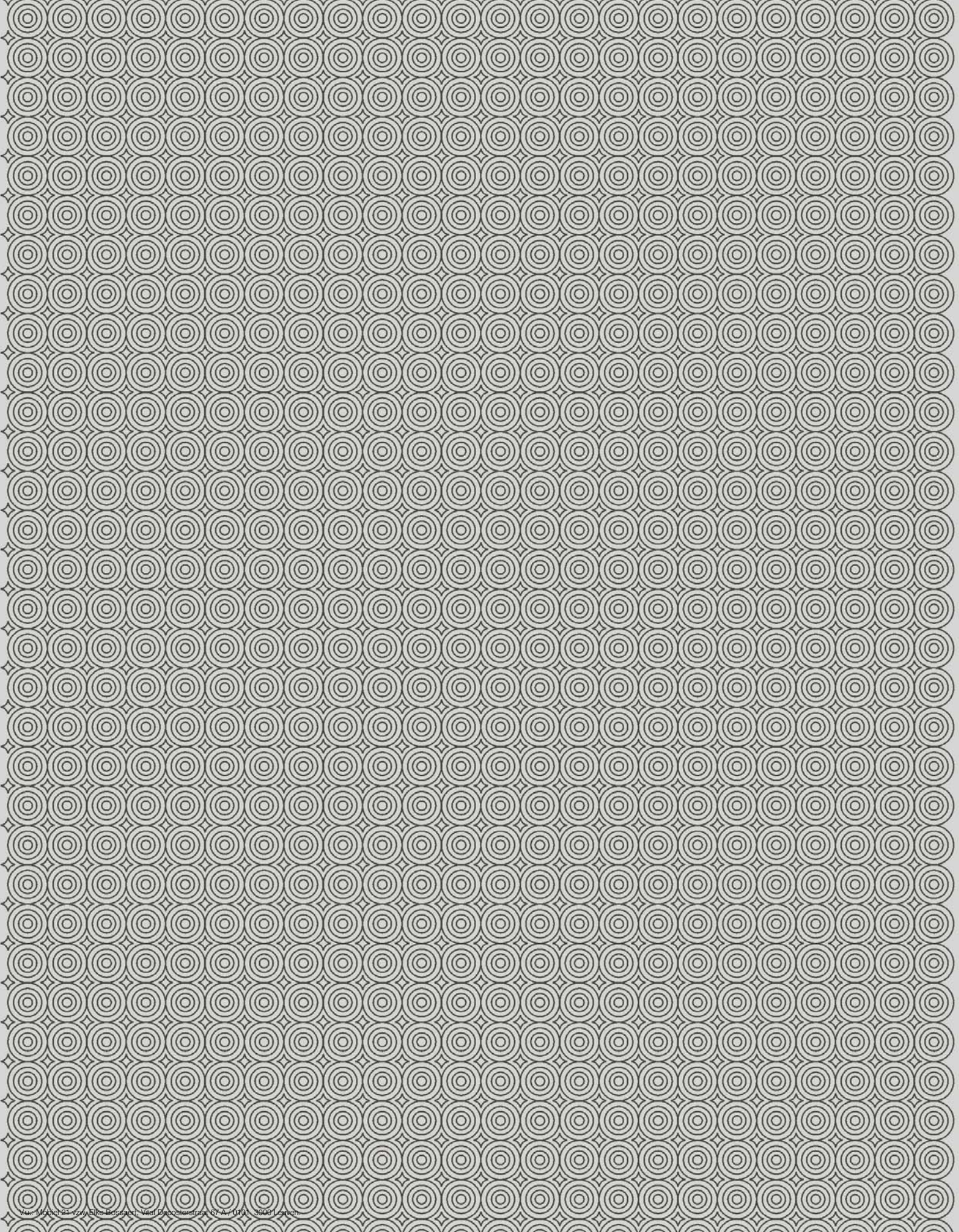
info@mobiel21.be

www.mobiel21.be

### Remerciements

Mobiel 21 remercie tous les seniors de Bruxelles, Gembloux, Louvain, Mons et Saint-Trond qui ont collaboré à la recherche-action par leur enthousiasme et motivation pendant les réunions et les actions.

Cette brochure est le résultat de l'expérience que Mobiel 21 a rassemblée lors des cinq recherches -actions dans le cadre du projet MESsAGE, et des conseils, références et surtout des résultats du travail des partenaires du projet, la VUB et l'ULB.



Vrije  
Universiteit  
Brussel



POLITIQUE SCIENTIFIQUE FEDERALE

Mobiel 21