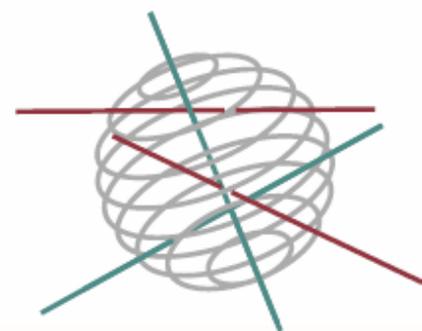


SSD

SCIENCE FOR A SUSTAINABLE DEVELOPMENT



MOBILITÉ ET SENIORS: MONTÉE EN AGE ET SYSTÈME DURABLE DE TRANSPORT

MESSsAGE

J. CHRISTIAENS, A. DAEMS, S. DURY, L. DE DONDER, L. LAMBERT,
P. LANNOY, G. NIJS, D. VERTÉ, I. VLEUGELS



ENERGY

TRANSPORT AND MOBILITY

AGRO-FOOD

HEALTH AND ENVIRONMENT

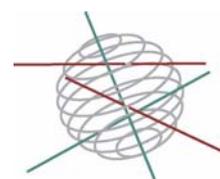
CLIMATE

BIODIVERSITY

ATMOSPHERE AND TERRESTRIAL AND MARINE ECOSYSTEMS

TRANSVERSAL ACTIONS

**SCIENCE FOR A SUSTAINABLE DEVELOPMENT
(SSD)**



Actions transversales



**RAPPORT FINAL
RÉSUMÉ**

**MOBILITÉ ET SENIORS: MONTÉE EN AGE ET
SYSTÈME DURABLE DE TRANSPORT**

“MESSAGE”

SD/TA/06

Promoteurs

Ilse Vleugels
Mobiël 21

Dominique Verté
Vrije Universiteit Brussel (VUB)

Pierre Lannoy
Université Libre de Bruxelles (ULB)

Auteurs

Jan Christiaens, Lies Lambert, Ilse Vleugels - Mobiël 21
Amélie Daems, Pierre Lannoy, Greg Nijs - ULB
Sarah Dury, Liesbeth De Donder, Dominique Verté - VUB





Rue de la Science 8
Wetenschapsstraat 8
B-1000 Brussels
Belgium
Tel: +32 (0)2 238 34 11 – Fax: +32 (0)2 230 59 12
<http://www.belspo.be>

Contact person: Marc Van Heuckelom
+32 (0)2 238 35 55

Neither the Belgian Science Policy nor any person acting on behalf of the Belgian Science Policy is responsible for the use which might be made of the following information. The authors are responsible for the content.

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without indicating the reference :

Christiaens J., Daems A., Dury S., De Donder L., Lambert L., Lannoy P., Nijs G., Verté D., Vleugels I., ***Mobilité et seniors: montée en âge et système durable de transport "MESsAGE"***, Rapport Final Résumé. Bruxelles : Politique scientifique fédérale 2009 – 12 p. (Programme de recherche « La science pour un Développement Durable »)

Objectifs

Le projet de recherche MESsAGE (Mobilité Et Seniors: montée en âge et système durable de transport) visait à apporter une contribution à l'extension de l'autonomie des personnes âgées en matière de transport et à une augmentation de l'usage de modes durables de transport par cette population. En ce sens, il est nécessaire de sensibiliser les plus jeunes aînés aux possibilités d'organiser leur vie quotidienne de manière à prolonger leur autonomie en matière de transport. En outre les décideurs locaux doivent être sensibilisés au sujet de l'importance des besoins spécifiques des personnes âgées. Il est nécessaire de trouver les moyens de concrétiser les réponses à ces besoins par des mesures concrètes sur le terrain.

Méthodologie

Entre janvier 2007 et mars 2009, le consortium de recherche MESsAGE, composé de trois partenaires, a étudié ce sujet selon différentes perspectives et en fonction de leurs champs d'expertise.

Le département Agogics de la Vrij Universiteit Brussel (VUB) a analysé les comportements, les problèmes perçus et les besoins des personnes âgées en Belgique en matière de mobilité, en relation avec un certain nombre de paramètres socio-démographiques, en produisant des analyses statistiques à partir de trois bases de données : MOBEL, OVG et BAS. MOBEL est une base de données fournissant de l'information sur les schémas de mobilité de 7025 citoyens belges en relation avec leur profil socio-démographique (année 1999). Pour MESsAGE, une analyse secondaire a été menée sur un échantillon de 1401 répondants âgés de 60 à 99 ans. OVG est une base de données d'enquêtes fournissant de l'information sur les schémas de mobilité de 22351 individus en Flandre. L'enquête fut menée en 2000-1. Les analyses pour le projet MESsAGE furent menées sur un échantillon de 3244 répondants âgés de 60 ans et plus. BAS (Belgian Ageing Studies) est une base de données provenant d'une enquête auprès de 44431 personnes âgées (60 ans et plus) provenant de 93 villes et communes de Flandre. Dans le cadre de MESsAGE, une extension de l'enquête a été réalisée dans une commune Wallonne, Gouvy (202 répondants), et dans la région de Bruxelles-Capitale (307 répondants). La base de données BAS fournit de l'information sur les besoins et perceptions des personnes âgées en matière de qualité de la vie, sur des facteurs comme les conditions de logement, la santé, le bien-être, la qualité des services, la participation à la vie socio-culturelle. Le transport et la mobilité constituent un des sujets couverts par l'enquête BAS.

Le Centre de Recherche Urbaine, une équipe de sociologues de l'Université Libre de Bruxelles (ULB), ont exploré les expériences et les significations variées et évolutives de la mobilité quotidienne dans le cours du processus de vieillissement. L'objectif était d'analyser en détail ces expériences à partir des discours et des pratiques des acteurs eux-mêmes. Le travail visait à donner un écho à leurs perceptions et attentes en matière de mobilité en vue de trouver des moyens de prolonger la période d'autonomie de transport. Dès le début, ce volet qualitatif de MESsAGE a retourné la question de la mobilité, cherchant à observer ce qui se passe dans les déplacements quotidiens, plutôt qu'à parler de la mobilité d'une manière désincarnée. Dans un paysage intellectuel des sciences sociales proclamant l'avènement d'une « mobilité généralisée », les trajets quotidiens restent bien souvent les « boîtes noires » des études transport & mobilité. Comme la mobilité elle-même, les significations et les expériences du vieillissement et de la vieillesse ne sont jamais données d'avance, et elles ne sont jamais indépendantes des représentations et des comptes-rendus à leur sujet. Elles sont considérées comme construites et négociées dans des relations particulières, dans des situations et des pratiques sociales et matérielles. Trois méthodes qualitatives ont été combinées : des observations de situations, plus de 50 entretiens en face-à-face, 15 séances de discussions collectives sur 5 sites différents. La sélection des sites fut orientée par le souci d'explorer les mêmes questions dans des contextes spatiaux différents, distincts en termes d'urbanisation, de réseaux de transport et de proportion de personnes âgées (65 ans et plus). Les sites retenus furent Bruxelles-Centre et Berchem-Ste-Agathe en région bruxelloise, Braine-l'Alleud et Leuze en région wallonne et Brasschaat en région flamande. La composition des groupes a été assurée par le recours à différentes méthodes de recrutement (associations, institutions, contacts personnels, ...).

Mobiel 21 a mené des recherches-actions sur 5 sites différents avec des petits groupes de 6 à 8 personnes, jouant le rôle de sujets de la recherche et de chercheur simultanément. L'idée guidant une recherche-action est d'examiner ensemble la situation existante – qui est perçue comme problématique : quels problèmes et besoins sont ressentis durant les déplacements quotidiens – en vue de la modifier et de l'améliorer. Les décisions relatives à l'objet de recherche, le planning et la mise en œuvre de l'action sont prises par et pour ceux qu'il s'agit d'aider, les personnes âgées. Dans le cadre du déroulement de la recherche, M21, en tant que partenaire du projet MESsAGE, assumait le rôle d'agent de changement. Les cinq sites des recherches-actions étaient Saint-Trond, Louvain, Mons, Gembloux et la région de Bruxelles-Capitale. Ces sites sont répartis sur les trois régions et témoignent d'une diversité de contextes géographiques. Chacune des cinq recherches-actions a suivi un processus cyclique identique d'analyse des problèmes et des besoins, de planification d'une action, de mise en œuvre de cette action et de son évaluation. Le déroulement et les résultats de chacune des actions furent ensuite décrites et analysées selon un schéma commun de suivi et d'évaluation en vue de permettre des comparaisons entre les sites.

Dans le souci d'intégrer les résultats et les recommandations de chacun des trois volets de la recherche, un cadre théorique commun a été adopté. Il est fondé sur trois concepts : la motilité, les pratiques de mobilité et le déplacement.

La **motilité** désigne le potentiel de mobilité d'une personne ou d'un groupe, qui peut être transformé (ou non) en mobilité. Cette motilité comporte trois caractéristiques indissociables :

- les accès : la localisation résidentielle et ce qu'elle offre en termes d'accès aux commerces, services et systèmes de transport ; moyens de transport et de communication à disposition : possession d'une voiture, d'un permis de conduire, d'un abonnement de transport public, d'un vélo ; caractéristiques du réseau de relations sociales, ...
- les compétences : savoir-faire, capacités physiques, connaissance et maîtrise acquises (être capable de se déplacer dans un réseau de transport, de conduire une voiture, etc.) ;
- l'appropriation : attentes, valeurs, attitudes, perceptions...

Le concept de **pratiques de mobilité** attire l'attention sur les logiques qui animent les comportements quotidiens de mobilité, la sédimentation de logiques et de rationalités multiples dans les pratiques concrètes. Quelles logiques animent les comportements de mobilité ? Pour quelles raisons certains potentiels de mobilité sont-ils mis en œuvre, et pas d'autres ?

Quant au concept de **déplacement**, il permet de saisir des aspects de situations de mobilité en elles-mêmes, en cours d'action, depuis l'intérieur du mouvement des personnes dans les espaces de circulation. En allant du point A au point B, une personne est confrontée à diverses formes d'interaction avec d'autres personnes (passagers, accompagnants, etc.), avec des objets (sacs, sièges, etc.), avec des techniques (le métro, les voitures, les outils de technologie mobile, etc.), et d'autres chose encore. Comment les gens vivent-ils ces interactions en situation, comment pensent-ils pendant leurs déplacements et comment se conduisent-ils ?

Résultats

Mobilité et vieillesse : faits et chiffres

Les carences dans le voisinage immédiat qui sont les plus fréquemment citées par les personnes âgées de 60 ans et plus comme pouvant les empêcher de sortir de chez elles sont l'absence de toilettes publiques (42.7%) et l'absence de bancs (38.9%). En outre, plus d'un quart des répondants seniors du BAS – en particulier les plus âgés – soulignent les difficultés qu'ils rencontrent dans l'accès aux arrêts de bus et dans les traversées de chaussées dans leur quartier. Selon les données OVG, plus de 70.7% des répondants âgés disposent d'un permis de conduire, mais la proportion est plus forte chez les hommes (90.8%) que chez les femmes (50.4%). En outre, la possession d'un permis de conduire passe de 77.5% chez les 60-69 ans à 39.8% chez les 80 ans et plus. Selon le BAS, 60.1% de la population âgée connaissent des problèmes physiques, dont le nombre augmente sensiblement avec l'âge. Dans le groupe le plus jeune, 47.2% seulement éprouvent des problèmes physiques, 67.1% dans le groupe d'âge 70-79 ans, tandis que cette proportion monte à 83.9% dans le groupe des plus âgés. Toujours selon le BAS, 26.4% des répondants indiquent qu'ils sont tombés au moins une fois dans l'année écoulée. Bien que dans le groupe le plus jeune seulement 19.4% sont tombés une fois au cours de l'année précédente, cette proportion passe à 41.8% dans les groupes des plus âgés.

En général, 29.1% des seniors déclarent n'avoir jamais rencontré de difficultés en matière de transport. 16.6% déclarent en avoir rencontré rarement, tandis que 12.4% disent en rencontrer fréquemment (BAS). Une fois atteint l'âge de 80 ans, plus d'un quart des répondants disent éprouver fréquemment des difficultés en matière de transport, tandis que dans le groupe des plus jeunes seulement 7% sont confrontés à ce problème. Dans le groupe des 60-69 ans, seulement 7.7% ont besoin d'assistance pour se déplacer à l'extérieur. En général, le sentiment d'insécurité croît avec l'âge. Parmi les plus âgés (80 ans et plus), les sentiments d'insécurité sont plus prononcés que dans la catégorie des 70-79 ans et dans celle des plus jeunes, respectivement. Cependant, les différences en matière de sentiment d'insécurité entre Bruxelles et la Flandre sont frappantes.

Concernant l'insécurité routière, la perception du trafic et les politiques de transport : 31% des personnes âgées de l'étude BAS éprouvent parfois ou assez souvent un sentiment d'insécurité dans la circulation. Bien que les différences entre groupes d'âges soient faibles, le nombre de répondants du groupe des plus âgés déclarant se sentir en insécurité dans la circulation double par rapport au groupe des plus jeunes. En outre, près de 40% des répondants mentionnent que la circulation est trop intense dans leur quartier et 21.5% ne sont pas satisfaits des politiques de transport dans leur communauté.

Taux d'immobilité. La proportion de personnes âgées qui ne sont pas sorties de chez elles durant les jours de référence de l'enquête diffère selon les enquêtes (OVG, MOBEL, BAS). Selon MOBEL, 39.9% des seniors ne sont pas sortis sur une journée de référence, selon OVG seulement 35% ne sont pas sortis durant les deux jours de référence. Selon BAS, qui a une période de référence de 1 an, 3.2% des personnes âgées de 60 ans et plus ne sont jamais sorties de chez elles au cours de l'année, tandis que 26.8% déclarent sortir moins de deux fois par semaine. Selon toutes ces sources, le taux d'immobilité croît avec l'âge. Bien qu'il y ait une chute importante de cette proportion une fois atteint l'âge de 80 ans, plus de trois quarts des seniors sortent de chez eux au moins une fois par semaine (BAS). Pour ceux qui ne quittent pas leur domicile (OVG), 54.5% déclarent n'avoir pas le besoin de sortir de chez eux. Rester à la maison pour cause de maladie ou de défaillances physiques est mentionné par 19.4% d'entre eux. En outre, cette proportion augmente avec l'âge. La plupart des résultats rejoignent ceux de l'étude MOBEL.

Nombre moyens de trajets (MOBEL & OVG). On a déjà souligné le fait que, parmi les plus âgés, non seulement le nombre de personnes non mobiles augmente fortement, mais en outre le nombre de trajets effectués par jour décroît également. Les hommes âgés effectuent plus de trajets que les femmes, et cela indépendamment de l'âge. En outre, les seniors disposant d'un permis de conduire effectuent plus de trajets que ceux qui en sont dépourvus. Le revenu disponible a également un impact sur le nombre de trajets effectués par jour. Les personnes avec des revenus moins importants tendent à moins se déplacer. Les motifs de déplacement les plus communs (OVG & MOBEL) sont la

consommation, suivi par les visites chez quelqu'un, puis les loisirs-la culture-les sports. Un trajet dure en moyenne 71.1 minutes selon l'OVG, et 62.5 selon MOBEL. Cette durée décroît avec l'âge. En outre, les hommes effectuent fréquemment de plus longues distances que les femmes et consacrent par conséquent plus de temps à se déplacer. Du point de vue des chaînes de déplacement, les seniors quittent fréquemment leur domicile entre 9 et 10 du matin, ou autour de 14h. Le kilométrage moyen parcouru par les seniors est de 28.8 km. En ce qui concerne l'âge, on peut conclure que la distance moyenne parcourue devient plus courte quand l'âge augmente. En matière de distance moyenne parcourue, l'analyse montre que celle-ci est significativement plus grande (11.7 km) pour les plus jeunes seniors que pour ceux âgés entre 70 et 79 ans (10.2 km) et âgés de plus de 80 ans (7.8 km). Les hommes se déplacent sur des distances plus longues que les femmes. Enfin, le revenu joue un rôle important, puisque les personnes âgées avec les revenus les plus faibles sont aussi celles qui parcourent les distances les plus courtes.

Effets des variables démographiques, individuelles et contextuelles sur la mobilité (BAS). Nous avons détecté une association positive entre les principales variables socio-démographiques et le degré de mobilité. Etre un homme en bonne santé accroît les chances d'être un mobile régulier. En outre, la fréquence de chute joue un rôle important dans la différenciation des immobiles et des mobiles réguliers ou fréquents. L'âge est aussi un facteur significatif, mais seulement en matière de déplacements réguliers. Pour les autres catégories, on s'aperçoit que ce n'est pas l'âge en lui-même, mais bien la santé physique qui permet de prédire au mieux la mobilité. Jouir d'un revenu mensuel supérieur à 1500 euros est associé à un degré plus important de mobilité. Lorsque les mobiles sont comparés aux non mobiles, c'est le revenu qui permet aux aînés de maintenir leur niveau de mobilité au maximum. Si l'on considère les variables contextuelles, c'est le degré d'urbanisation qui montre l'influence la plus significative. Les seniors vivant dans des communes à forte concentration d'activités économiques sont nettement plus mobiles que ceux qui résident dans d'autres types de communes. Alors que dans les analyses bivariées le manque d'arrêts de bus, l'intensité de la circulation et la carence de trottoirs apparaissent comme des facteurs significatifs de mobilité, cette influence devient non significative dans les analyses multivariées. Ces relations ne résistent pas à une analyse par contrôle de l'âge, du sexe, de la santé physique, etc. Il ne faut cependant pas en conclure que l'environnement bâti n'a pas une relation avec la mobilité. Cependant, le simple fait de multiplier les arrêts de bus ou de réparer les trottoirs ne se montrera pas suffisant.

Les modes de transport en fonction de l'âge, du sexe, de l'état de santé, du revenu, du niveau d'urbanisation. Au quotidien, la voiture et le vélo sont les modes de transport les plus utilisés (OVG). Seulement 12.5% des seniors n'utilisent jamais la voiture pour se déplacer. Les chiffres de l'enquête MOBEL montrent des fréquences plus faibles d'usage de la voiture. Le transport public est rarement utilisé au quotidien. Bien que 33% déclarent ne jamais faire de trajet en bus, ce mode de transport est fréquemment utilisé de manière occasionnelle. Toutes les études montrent que, en cas de sortie, les personnes utilisent le plus souvent un moyen de transport privé, comme la voiture, le vélo, la marche. Le transport public est utilisé lorsqu'il n'y a pas d'alternative ou lorsque le réseau est particulièrement bien organisé, ce qui est plus souvent le cas dans les zones urbanisées. L'usage des modes de transport est fortement corrélé avec l'âge : plus on vieillit, moins on utilise la marche. En outre, la voiture est le moyen de transport le plus utilisé parmi toutes les catégories d'âge. Lorsque l'âge augmente, l'usage de la voiture décroît et le nombre de cyclistes chute radicalement à partir de 80 ans. L'usage de modes de transport individualisés, comme le taxi, le bus à la demande, ou le taxi adapté croît avec l'âge. Dans l'étude des modes de transport, on trouve également des différences importantes en relation avec le sexe : les hommes possèdent plus fréquemment un permis de conduire et, par conséquent, utilisent plus fréquemment la voiture au quotidien que les femmes. Dans les enquêtes OVG et BAS, on observe que les femmes recourent plus fréquemment que les hommes au transport public, au bus à la demande, et aux taxis adaptés. Pour leurs déplacements, les seniors avec les revenus les plus faibles utilisent moins fréquemment la voiture ou le vélo que ceux qui jouissent de revenus plus importants. Les personnes âgées les plus pauvres montrent une probabilité plus grande à se déplacer comme passager d'une voiture, par comparaison avec les plus riches. Selon le BAS, les problèmes physiques ont un impact très fort sur les déplacements en vélo ou à pieds, et un impact moins marqué sur les trajets effectués en voiture ou en train. Néanmoins, nous avons mentionné précédemment qu'une fois atteint l'âge de 80 ans, la perte de mobilité au moyen de modes classiques de transport est compensée par le recours à un mode de transport plus individualisé. Il semblerait que le transport public peut compenser une partie de la perte d'usage des modes de transport classiques comme la voiture, la marche ou le vélo. En outre, les personnes connaissant des problèmes physiques recourront plus facilement au bus à la demande, au taxi ou au

taxi adapté. Les transports, organisés sur une base collective mais offrant un service individualisé, offrent clairement une aide aux personnes affectées de problèmes physiques pour leurs déplacements. Selon le BAS, la voiture est moins souvent utilisée dans les zones urbaines et en particulier dans les grandes villes, alors qu'elle est en pole position des modes de transport dans les zones résidentielles et rurales. Se déplacer à pieds est très fréquent dans les communes côtières et dans les grandes villes, tandis que dans les communes rurales ou à forte concentration d'activités économiques, les seniors utilisent plus volontiers le vélo que la marche. Dans ces zones, ainsi que dans les petites villes, le transport public est rarement envisagé comme mode de transport. Cependant, dans les grandes villes et dans les communes côtières, c'est le mode de transport le plus populaire. Utiliser le train est rare en zones rurales et semi-urbaines, ainsi que dans les communes à forte concentration d'activités économiques. Probablement en raison de la proximité d'une gare ou de la disponibilité d'un taxi, le recours à ces modes de transport est plus fréquent dans les grandes villes et dans les communes côtières.

Mobilité et vieillesse : un point de vue anthropologique

Le schéma utilisé dans le volet qualitatif du projet MESsAGE s'articule autour de quatre idées centrales : la multiplicité, le pragmatisme, la réflexivité et le principe de symétrie généralisée.

L'idée de multiplicité se montre incontournable dans les processus et les expériences tant du vieillissement que du déplacement. Dans cette enquête, on évoque par multiplicité les possibles et les interruptions en matière et au sujet de la mobilité, la diversité des acteurs, des actants et des dimensions impliquées dans le processus de déplacement et de vieillissement, la multiplicité des diachronies agissant sur les potentialités, les comportements et les expériences de mobilité (diachronies situationnelles, biographiques et historiques). Cela demande d'orienter également les politiques vers ces multiplicités.

L'idée d'une approche pragmatique des questions de mobilité et de vieillissement permet de les considérer de manière différente, et produit une connaissance à leur sujet qui est incarnée, dynamique, singulière, laquelle s'articule aux dimensions classiquement étudiées de la mobilité quotidienne.

Donner la parole aux personnes elles-mêmes, aux personnes allant vers le grand âge, et compter sur leur réflexivité produit, étonnamment ou non, des comptes-rendus réflexifs. L'épaississement permanent de la biographie et, simultanément, de l'expérience concrète du vieillissement permet de faire émerger une certaine conscience, comme si l'on ouvrait la boîte noire de la mobilité quotidienne.

Engager des supports socio-matériels dans la recherche permet enfin un autre enrichissement de la compréhension des comportements de mobilité au cours du vieillissement. L'idée de symétrie rend présente et souligne la relation complexe qui se noue dans et par les interactions entre les humains eux-mêmes, d'un côté, et entre les humains et les non-humains (objets, configurations matérielles, environnement bâti, ...), d'un autre côté.

L'analyse qui en résulte porte avant tout sur les piliers sociaux et écologiques d'un développement durable. Sans parler d'émissions, d'empreinte écologique, ou de choses semblables, nous avons observé les comportements, les pratiques et les logiques qui construisent les déplacements, dans le but d'identifier les leviers favorables à des comportements durables en matière de transport. Dans ce contexte, nous avons considéré « l'écologique » comme ce qui tient des choses ensemble pour une longue période, celle du temps de vie, ainsi que comme ce qui est durable-soutenable. Dans une perspective politique, cela souligne l'infinité des sites possibles pour une intervention auprès des seniors mobiles. Les principales conclusions de l'enquête empirique en termes de recommandations politiques ont été organisées en trois champs qui interagissent : la motilité ou les potentiels, la mobilité ou les pratiques, et le déplacement ou les identités situées.

Le travail autour du concept de motilité souligne la variabilité et la différenciation des potentiels et des contraintes entre les personnes et les collectifs, ainsi que leurs transformations respectives au cours du temps. La motilité est considérée comme une configuration fluide faite d'éléments de natures différentes mais liés entre eux : les relations humaines, les dispositifs de transport, les localisations, les accessibilités, l'état physique des personnes, etc. Dans ce travail, plutôt que de détailler des aspects déjà bien connus de ces potentialités et contraintes de mobilité, une attention approfondie a

été portée sur la manière dont ces éléments sont liés entre eux : qu'est-ce qui fait qu'ils constituent un tout ou, au contraire, qu'est-ce qui les délie, ce qui appelle alors une reconfiguration. Demandes de sens, systèmes d'aide mutuelle, changements et transitions appelant un travail réflexif, et conditions antérieures à l'activation des potentiels de mobilité constituent ainsi les quatre dimensions principales d'une réflexion autour de la motilité comme potentiel de déplacement. Ce travail amène alors à substituer la notion d'attachement à celle d'autonomie : plutôt que de considérer l'individu autonome comme quelqu'un qui vit et se déplace indépendamment de l'intervention des autres (un « auto-mobile », donc), un système de mobilité durable devrait favoriser une définition de l'autonomie comme un déploiement de mobilité soutenu par un ensemble efficace et articulé de liens techniques, institutionnels et sociaux.

En matière de logiques et de pratiques de mobilité, nous avons observé ce qui agit sur les pratiques de mobilité. En intégrant la question de « l'agence » (c'est-à-dire la possibilité pour une entité d'influencer le contrôle sur quelque chose) dans les problématiques de la mobilité et vieillissement, on comprend mieux pour quelles raisons certains potentiels de mobilité sont effectivement mis en œuvre et d'autres pas. En outre, cela a permis de constater que « l'agence » est toujours une « agence distribuée ». Alors que le siège de « l'agence » a, jusqu'il y a peu, toujours été considéré comme la personne elle-même, il est nécessaire aujourd'hui d'admettre que l'agence est en fait distribuée entre les personnes, les corps, les autres personnes présentes et les objets. Par ailleurs, l'agence n'est ni fixée une fois pour toutes, ni invariable selon les configurations, les agencements, les schémas ou les organisations. Au contraire, l'agence est continuellement redistribuée, elle est fluide, elle suppose un travail pour rendre les choses utiles. Un autre actant très important de ce point de vue est le temps. La recherche a examiné les jeux temporels et les manières dont ils affectaient les relations entre les déplacements quotidiens et le vieillissement. Le temps peut être considéré comme un phénomène à plusieurs couches, dont la complexité croît en fonction de l'extension de la biographie personnelle. Nous avons étudié comment des temporalités ou des époques différentes peuvent se superposer dans des espaces de circulation quotidienne (les palimpsestes), comment les choses du passé peuvent être oubliées ou au contraire remémorées, en rapport avec des éléments, présents ou absents, perçus au cours des trajets quotidiens (souvenirs et oublis) ; enfin, dans un autre plan temporel, comment les temporalités se sédimentent et s'érodent, dans un mélange d'effets historiques, périodiques ou biographiques, et influencent ainsi les mobilités présentes et récurrentes.

La troisième partie du travail porte sur les situations de mobilité, c'est-à-dire sur les manières dont l'engagement dans des situations concrètes de déplacement influence les sentiments d'identité personnelle et leur fabrication en cours de déplacement. Simultanément, les situations de mobilité sont aussi des moments où il y a des jeux avec et sur l'identité des personnes. Par exemple, un de ces jeux peut consister à résister à être perçu par les autres comme étant soi-même un « vieux », ou une personne diminuée ; un autre jeu, à effectuer de subtiles déplacements qui viennent contredire la mise en acte de la vieillesse ; ou, au contraire, le jeu qui consiste à admettre et à faire voir que l'on est une personne âgée. Le jeu entre les acteurs humains et non humains est ici très important en matière d'identité, car elle se révèle également dans les rapports avec l'environnement bâti, les objets mobiles, les autres objets, les autres personnes... L'identité en jeu dans les déplacements est liée aux expériences de ces déplacements. Ces dernières peuvent être décrites au moyen de trois outils performatifs pouvant inspirer l'action politique en permettant de mieux saisir leur aspect pluriel : les émotions, la spatio-temporalité et « l'umwelt ». Ces outils conceptuels soulignent la pluralité de l'expérience et, en même temps, les manières de l'influencer.

En définitive, le travail a consisté à faire voir les mondes multiples qui traversent un déplacement ordinaire et y coexistent. Ce déplacement peut être vécu comme celui d'un enfant, d'un adulte, d'un adulte vieillissant, il peut être vécu comme familier ou non familier, excitant ou stressant, difficile ou non, le travail politique consistant alors précisément à construire un monde commun et pluriel.

Mobilité et vieillesse : mener des actions concrètes avec les personnes âgées

Les cinq groupes de recherche-action diffèrent les uns des autres par leurs expériences, leur composition et leur dynamique. La durée totale d'un cycle complet de recherche-action a varié entre 7 mois et plus d'un an. Le nombre de réunions a également varié, allant de 5 à 10 réunions, sans compter le travail préparatoire à domicile. Le tableau ci-dessous présente une vue générale des résultats en matière d'évaluation des problèmes et des besoins, et des actions menées.

Saint-Trond	Louvain	Bruxelles	Mons	Gembloux
Résultats de l'évaluation des problèmes et souhaits par ordre de priorité				
1. Information adaptée et ciblée sur le transport public 2. Courtoisie	1. Courtoisie 2. Respect dans les bus, insistance sur la jeunesse	1. Accessibilité du TP et information sur les conditions d'utilisation 2. Courtoisie 3. Congestion et pollution sonore	1. Infrastructure 2. Courtoisie 3. Participation citoyenne	1. Manque général d'information sur les besoins et souhaits des seniors
Actions entreprises				
1. Organisation d'une enquête auprès des seniors de Saint-Trond en vue de connaître leurs besoins d'information et les supports les plus demandés 2. Rédaction d'articles sur l'information TP, publiés dans le journal communal	1. Campagne sur la courtoisie dans les bus De Lijn à Louvain (affiches et cartes postales avec dessin) 2. Travail de conscientisation des pairs sur la mobilité lors de l'annuelle 'semaine des aînés' à Louvain	1. Visite guidée du réseau de TP en présence du ministre des transports et de responsables locaux du TP en vue de montrer les défaillances en matière d'accessibilité pour les personnes âgées	1. Rédaction d'un carnet illustré (présentation PPT) présentant les points noirs 2. Organisation d'une table ronde avec des responsables locaux (prévu)	1. Organisation d'une enquête sur les besoins et souhaits des personnes âgées de Gembloux en matière de mobilité

L'accès à l'information au sujet des transports publics semble une contrainte ou un problème important en matière de mobilité dans deux groupes sur les cinq. A Saint-Trond, les participants ont souligné que le manque d'information ciblée et adaptée au sujet des transports publics constituait un obstacle important à leur utilisation. Bien que Saint-Trond possède un réseau de transport public assez étendu et bien organisé, le groupe a indiqué que l'information au sujet des transports dans le centre était suffisante, mais était insuffisante en ce qui concerne les zones périphériques. Le groupe de Bruxelles a évoqué le même problème mais mentionna également la complexité du système de transport public et son accessibilité problématique. L'information est parfois dispersée, difficile à comprendre et technologisée par l'usage d'ordinateurs ou de machines automatiques. Les groupes de recherche-action ont clairement signifié qu'ils souhaitaient développer leur apprentissage de ces environnements mais qu'ils avaient également besoin de systèmes de recours comme les interfaces avec des humains, une signalisation claire et consistante ainsi que des outils d'aide en cas de fausse manœuvre ou d'erreur de décision. Certains participants ont également mentionné qu'ils sollicitaient l'aide de parents ou de pairs pour obtenir de l'information sur leur voyage. Ainsi, ils témoignent d'un sentiment ambivalent : ils se perçoivent comme dépendants, d'un côté, mais souhaitent devenir indépendants, d'un autre côté.

Les membres des groupes de Saint-Trond et de Bruxelles ont développé deux types d'action totalement différents. A Saint-Trond, les seniors ont identifié un problème et ont cherché un moyen de

le résoudre eux-mêmes. A Bruxelles, ils ont décidé d'informer les autorités et les compagnies de transport public. Le problème est évidemment beaucoup plus complexe qu'à Saint-Trond. Les deux groupes ont eu le sentiment d'avoir créé une différence au moyen de leur action, bien que les deux actions soient d'un type différent.

En parlant avec les personnes âgées au sujet de la mobilité, il est vite fait référence aux infrastructures, en termes de trottoirs, pistes cyclables, ronds-points, passages zébrés, éclairage, etc. Ce fut aussi le cas dans cette recherche-action. Durant l'analyse des besoins, une large gamme d'exemples très spécifiques ont été donnés et explicités en détail. Les réactions furent assez similaires et finalement typiques : « La rue X et le carrefour avec la rue Y est très dangereux. Il n'y a pas de piste cyclable et les automobilistes roulent vraiment vite. Il faudrait installer un casse-vitesse ou une caméra ». Mons ne fut pas le seul groupe à soulever des questions et des difficultés concernant l'infrastructure. Le sujet fut aussi discuté à Saint-Trond, Bruxelles et Gembloux. Seul un des groupes prit la question de l'infrastructure comme objet de son action. Pourquoi ? Une expertise technique plus poussée est nécessaire pour développer une action sur ce sujet, laquelle n'était pas disponible dans les autres groupes. La complexité de l'environnement infrastructurel est également un seuil réhibitoire au développement de telles actions. La participation de responsables locaux fut utile pour expliquer la situation existante et les projets planifiés.

Le problème du manque de courtoisie. « Ils ne nous respectent plus. De notre temps, c'était différent ». Cette phrase fut prononcée à de nombreuses reprises dans les groupes de recherche-action. Ce sujet fut considéré comme une priorité dans quatre groupes sur cinq. Seul le groupe de Louvain entreprit une action sur ce sujet. Premièrement, la plupart des groupes estiment que la responsabilité d'entreprendre de telles actions ne repose pas sur les seniors mais sur les parents et les écoles. Et ils se montrent réticents à entreprendre des actions destinées aux parents et écoles pour différentes raisons : cela prendrait trop de temps, ce serait trop difficile, l'éducation relève de la sphère familiale... Deuxièmement, la société d'aujourd'hui est critiquée pour le manque de respect que les jeunes semblent avoir. Beaucoup de participants décrivent l'époque comme étant celle de l'empressement, du stress et de l'individualisme. Ils ne pensent pas être en mesure de pouvoir amener un changement important sur ce sujet. Enfin, le problème du manque de courtoisie est souvent présenté comme une problématique large et complexe dans la société contemporaine et que seul un changement massif des mentalités pourrait résoudre. Une action entreprise en vue d'un changement d'attitudes et de mentalités prendrait beaucoup de temps et de ressources, selon plusieurs groupes. Or, le temps et les ressources manquent.

Mesures recommandées

... En matière de motilité, ou de potentiel de mobilité des personnes âgées

Prendre en considération l'**hétérogénéité** des ressources des personnes âgées et des barrières à la mobilité qu'elles rencontrent lors de la conception de mesures qui leur sont destinées. L'étude quantitative a notamment montré que le revenu influence fortement la mobilité ou l'immobilité des personnes âgées. Par conséquent, les décideurs devraient se montrer particulièrement attentifs aux besoins des groupes de seniors les plus démunis.

Une politique de transport durable visant les personnes âgées devrait être fondée sur une **compréhension multidimensionnelle et dynamique** de la question de leurs mobilités quotidiennes. Cela suppose que les statistiques (existantes) soient exploitées de manière à identifier un maximum de dimensions et leurs évolutions possibles en rapport avec certains points de transition. Cela suppose également que mobilité & vieillissement ne restent pas une préoccupation qui soit confinée au domaine des transports mais deviennent un sujet transversal à différents domaines d'intervention tels que le logement, le bien-être...

Les solutions en matière de mobilité durable qui seront proposées aux personnes âgées (tel qu'un système d'aide par exemple) doivent être conçues avec un grand souci de **flexibilité**, dans la mesure où elles entendent répondre à des demandes changeantes. Les systèmes d'aide à la mobilité doivent ainsi être flexibles et fluides au niveau de l'offre et permettre des liens forts entre tous les acteurs impliqués.

La notion d'autonomie en matière de transport doit être reconsidérée : il s'agit de passer d'une notion de l'autonomie qui suppose un détachement de l'individu (et son auto-suffisance) à une notion de **l'autonomie comme attachement** qui fait tenir des choses ensemble. Cela suppose :

- une simplification des structures d'aide locales (et parfois mutuelles) et la création de systèmes de support basés communauté/proximité, incluant le voisinage comme acteur central ;
- des outils qui prennent en considération les attachements autonomisants ;
- le développement de systèmes de « chaperonnage » améliorant l'accessibilité aux modes de transport et à l'information les concernant.

... En matière de pratiques de mobilité des personnes âgées

Des moyens de transport adaptés sont requis à chaque étape de la vie. Pour les groupes de seniors les plus précaires, ou ceux situés dans les zones rurales, les possibilités de transport collectif personnalisé doivent être considérées en priorité (tels que les taxis adaptés ou les bus à la demande). En outre, une stratégie de communication et d'information transparente doit être développée en vue de persuader les personnes âgées de passer d'un mode à un autre. A la communication peuvent s'adjoindre des projets d'apprentissage ou de chaperonnage.

L'agence, c'est-à-dire les relations de pouvoir et les sentiments d'identité, joue également un rôle très important dans les pratiques quotidiennes des personnes âgées (« dois-je demander de l'aide ? Comment les autres vont-ils réagir, si je leur demande de l'aide ? »). Prendre conscience de cet aspect des mobilités quotidiennes est une nécessité pour déployer des mesures sur de nouvelles bases :

- création d'outils prenant en compte la distribution de l'agence dans les différentes pratiques de mobilité, en fonction des dimensions locales, situationnelles, changeantes et relationnelles de ces pratiques ;
- formation de personnes en contact avec les seniors en vue de leur fournir des conseils adaptés concernant leur capacité d'action et leur autonomie ;
- souligner les caractéristiques normatives des sites et lieux urbains dès leur conception, et donc insister sur l'intégration nécessaire des personnes âgées en matière d'accessibilité et d'hospitalité dans les espaces publics ;
- prendre en considération, dans la conception des systèmes de transport, les dimensions de douceur, de force cinétique, de vitesse, d'émotion et de sensibilité auxquelles les personnes âgées sont particulièrement sensibles.

La question du travail de la mémoire incarnée durant l'effectuation des trajets nécessite une plus grande attention si l'on souhaite développer des pratiques de transport plus durables chez les personnes âgées. Par exemple :

- prendre en considération ou rénover les anciennes routes, raccourcis, circuits pédestres – souvent soutenables - lors de la conception de nouveaux plans de mobilité ;
- considérer les topologies de la mémoire (par exemple en reprenant les anciens noms de rues ou de places) ;
- mener des recherches sur le niveau de familiarité des personnes âgées en matière de modes d'accès aux lieux, routes et systèmes de transport.

... En ce qui concerne l'expérience vécue des seniors en matière de déplacement

Plus la personne éprouve des difficultés à se déplacer, plus deviennent centraux le voisinage, la qualité de l'environnement résidentiel (des trottoirs dégagés et en bon état), les traversées sécurisées, etc.

- les dispositifs d'arrêt et de repos (comme les bancs) doivent être intégrés dans l'architecture, la planification urbaine et les projets d'aménagement des espaces publics ;
- le design des objets supportant les mobilités, telles que cannes ou tribunes, devrait tendre à diminuer leur connotation médicale ;
- il est nécessaire de créer de systèmes de chaperonnage des mobilités pour les personnes âgées, et d'étendre les programmes existant en faveur de cette population particulière.

Les expériences vécues par les personnes âgées, en différents lieux et dans différents contextes, devraient constituer une source d'information pour les décideurs en ce qui concerne la conception des espaces publics : développer des espaces de circulation adaptés, identifier les éléments importants et leurs fonctions, ce qui est perçu et vécu comme (in)sécurisant. La recherche-action menée à Bruxelles, et dans laquelle les seniors ont organisé un circuit avec des responsables pour leur montrer leurs difficultés, constitue un bel exemple de ce type de démarche. Une approche pragmatique de la participation, dans laquelle les personnes âgées sont impliquées comme des usagers experts, est décrite plus en détail dans la brochure MESsAGE.