

Appel à communications

QUELLES MOBILITÉS QUOTIDIENNES DES PERSONNES VIEILLISSANTES ?

L'ambition de ce colloque sera d'ouvrir un espace d'échanges sur les mobilités quotidiennes des personnes vieillissantes, en croisant les propositions de communication retenues avec les résultats d'une enquête mixte et longitudinale menée à Lille entre 2020 et 2024.

Ambition du colloque

Les personnes de plus de 65 ans sont qualifiées de personnes âgées, d'aînés ou de *seniors*. Ces personnes vieillissantes appartiennent au troisième (65-74 ans), quatrième (75-84 ans) ou au cinquième âge (après 85 ans). Ces classifications qui font la part belle à l'effet d'âge méritent d'être approfondies. Puisque « l'âge est une donnée biologique, socialement manipulée et manipulable » (Bourdieu 1984), il est illusoire de prétendre dire qui est vieux de façon incontestable. Cependant le groupe des personnes socialement qualifiées de « vieilles » dans la France d'aujourd'hui existe bel et bien. Et nous nous intéresserons à ses pratiques de mobilité quotidienne et à leurs évolutions. Quelles sont leurs spécificités ? En quoi se sont-elles renouvelées ? Ce seront les questions débattues à l'occasion de ce colloque.

Pour définir qui sont les personnes vieillissantes aujourd'hui, on peut « croiser l'âge à la génération » (Chamahian, 2024). La notion de génération « met l'accent sur le partage d'une même vision du monde du fait d'une socialisation commune » (Caradec, 2022). En effet, avoir 65 ans aujourd'hui est différent d'il y a trente ans. Le vieillissement de la génération du *baby-boom* est particulièrement intéressant à suivre, notamment parce que ses représentants ont « aspiré à plus de liberté vis-à-vis de la famille et ont développé un mode de vie plus autonome » (Bonvalet, Ogg, 2009).

Ce que nous entendons par *mobilité quotidienne* mérite aussi d'être précisé. En France, des recherches sur la mobilité des personnes âgées relèvent de l'ergonomie (Coquisart, 2012) ou de la gériatrie (Bonnefoy et alii, 2016). Sans exclure ces champs de recherche, ce colloque entend faire le point sur les mobilités quotidiennes, c'est-à-dire de courte durée et interne à un bassin de vie (Gallez, Kaufmann, 2009).

Liste de thèmes pour les propositions de communication

Les communications retenues alimenteront les échanges scientifiques, en faisant écho à la présentation des résultats de notre enquête mixte et longitudinale au sein de la Métropole Européenne de Lille de 2020 à 2024 sur les mobilités quotidiennes des personnes vieillissantes. Nous attendons des propositions qui traiteront des thématiques suivantes, sans que cette liste soit exhaustive :

- La **typologie** des mobilités des aînés banlieusards développée par Lord, Joerin, et Thériault (2009) compte quatre types. (1) Le *domocentré* possède un espace d'action limité formé par un nombre restreint de lieux visités sur le territoire. (2) Le *voisineur* compte aussi un espace d'action réduit, mais cet espace est constitué par un nombre plus important de lieux visités sur le territoire. (3) Les *pérégrinateurs* et (4) les *hypermobiles* possèdent quant à eux des espaces d'action plus vastes, les premiers concentrant leurs déplacements dans quelques lieux tandis que les deuxièmes les disséminent en plusieurs endroits » (Lord, Joerin,

Thériault, 2009). Quinze ans plus tard, cette typologie québécoise est-elle toujours d'actualité ? Vaut-elle pour le contexte français ? A-t-elle été complétée ou enrichie par de nouveaux résultats ?

- Certains retraités font durer leurs engagements (politiques, culturels, culturels, associatifs...), quand d'autres associent la retraite au ralentissement du **rythme de vie**. Il est certain qu'une bonne forme physique est nécessaire pour se déplacer avec aisance (Girard, Lourdeau, Bielaczek, 2016). Toutefois, d'après le Laboratoire de la Mobilité Inclusive, c'est le **niveau de vie** qui influe le plus sur l'**immobilité** : 36 % des plus pauvres renoncent à se déplacer contre 13 % pour les plus aisés (Dreyfus, 2019). Quels sont les nouveaux rythmes des mobilités quotidiennes des personnes vieillissantes ? Les lignes sont-elles en train de bouger avec le renouvellement générationnel ?
- Une part des aînés vit en **milieu rural**. Or « l'enjeu central du vieillissement [en milieu rural] réside dans la capacité des aînés à se mouvoir, en voiture ou non, sur un territoire marqué par l'éloignement des services, des lieux de loisir et de socialisation » (Lord *et al.*, 2009). Isabelle Mallon a mené une enquête ethnographique entre 2004 et 2007, dans deux territoires ruraux isolés. Un de ses résultats est que « le milieu rural isolé n'isole pas les habitants qui y vieillissent » (Mallon, 2010). Au contraire, Véronique Mondou et Philippe Violier ont montré que l'attachement à un logement situé loin des aménités de la vie quotidienne pose des problèmes. De nouveaux travaux permettent-ils aujourd'hui de caractériser l'impact de l'ancrage résidentiel dans un milieu peu dense sur les mobilités quotidiennes au grand âge ?
- D'après Coutard *et al.* (2002), ne pas disposer de sa propre automobile ou ne plus être en capacité de la conduire pose la double question de la **dépendance automobile** et de la **dépendance à autrui** (Gateau, 2020 ; Mondou, Violier, 2010). Or l'éclatement spatial des structures familiales renforce ce problème (OCDE, 2001). Quelles solutions sont imaginées par les pouvoirs publics pour résoudre ce problème ? La pandémie de COVID a-t-elle marqué un tournant ?
- « Le **renoncement à la conduite automobile** est souvent difficile à accepter car il représente un signe majeur de perte d'autonomie et d'entrée dans le grand âge » (Pochet et Corget, 2010 ; Gateau, 2020 ; voir Demoli 2017). Puisque la démocratisation de l'automobile parmi les baby-boomers est un point saillant de cette génération et un « puissant facteur de transformation de la mobilité quotidienne au cours du troisième âge » (Pochet, 1998), les processus de démotorisation (se séparer d'un véhicule) ou de démobilité automobile (moins utiliser la voiture) sont-ils plus complexes ou plus douloureux pour la génération du **babyboom** ? Quel est l'impact du **genre** sur le rapport à la voiture des babyboomers, alors que les hommes tendent à conduire au-delà de leurs capacités, à l'inverse des femmes (Marie Dit Asse, 2015) ? Si l'anticipation de l'évolution de la mobilité avec l'âge doit prendre en compte l'arrêt de la conduite automobile (Dumas, 2012), y parvient-on ?
- En France, l'inquiétude des chercheurs quant à l'**accidentalité routière** des personnes vieillissantes remonte aux années 1980 (Rallu, 1990). Les données récentes issues de l'ONISR montrent qu'en France, la **mortalité** en lien avec l'accidentalité routière a très significativement diminué et continue à diminuer toutes classes d'âge confondues. Seulement si on isole les [55-64 ans] ou plus encore les [65-74 ans], on observe jusqu'à +22 % d'augmentation entre 2010 et 2021. D'un côté, plusieurs accidentologues ont relevé

une implication plus élevée des personnes âgées dans les accidents survenant plus particulièrement aux intersections, que ce soit en Finlande (Hakamies-Blomqvist, 1993), au Canada, en France ou au Japon (Torres, Gauthier, 2006). D'un autre côté, des chercheurs avancent que « l'hypothèse d'une accidentologie spécifique aux personnes âgées n'est pas très convaincante » (Torres, Gauthier, 2006 ; Brénac 1997) et que le sur-risque d'accident par kilomètre tend à diminuer (Fontaine, 2003). Quelles nouvelles interprétations des données d'accidentalité peut-on faire ?

- Une part considérable des débats relatifs à la mobilité des personnes âgées porte sur la conditionnalité du permis de conduire à un **contrôle de santé**. Plusieurs auteurs identifient une réticence chez certaines personnes âgées à admettre qu'il devient nécessaire d'arrêter de conduire (OCDE, 2001). L'arrêt de la conduite est si redouté qu'il fait l'objet d'un déni (Espinasse, 2005). Pourtant, la vieillesse s'accompagne d'une diminution de la conduite automobile jusqu'à son renoncement (Torres, Gauthier, 2006 ; Wiebe, 2018) principalement pour des motifs de santé (Luxembourg, 2005), mais aussi en raison de facteurs sociaux. Si la doctrine française est de laisser au corps médical le soin d'avertir une personne quand elle n'est plus apte à conduire, elle fait régulièrement l'objet de tractations et débats. Des données scientifiques nouvelles peuvent-elles les alimenter ?
- Si la liberté est une **représentation associée à la mobilité** largement partagée par toutes les générations, la voiture apparaît comme un de objets auxquels les personnes vieillissantes sont profondément attachées. Conduire, c'est se retrouver parmi les autres automobilistes et se rassurer sur le fait qu'on participe pleinement à la société. Il est possible que la voiture constitue, « au même titre par exemple que le micro-ordinateur ou la télévision, un support de l'investissement identitaire [apparaissant] au moment de la retraite » (Caradec, 2004). Mais en vieillissant, l'automobile est peut être « moins associée à la liberté » (Lord, Després, 2011). À l'heure où les conducteurs d'Engins de Déplacement Personnels (EDP) prennent possession des trottoirs des métropoles, à quelles évolutions des représentations sur les modes de transport assiste-t-on chez les personnes vieillissantes ?
- L'**augmentation des revenus des retraités français** est un constat économique remarquable. Il est dû « notamment à la part plus importante de femmes ayant travaillé et à l'augmentation du nombre de cadres et professions intellectuelles supérieures ». Cette conjoncture favorable a permis à la personne âgée de « garder son (voire ses) véhicule(s) plus longtemps » (Girard, Lourdeau, Bielaczek, 2016). Les pratiques touristiques des seniors disposant du temps et des revenus pour voyager ont été largement étudiées mais quelles sont les conséquences de cette nouvelle donne économique sur la « consommation » de transport du quotidien et sur les pratiques de mobilités quotidiennes de ces nouveaux retraités ?
- Depuis les années 2010 apparaissent des démarches de « **mobilité inclusive** » qui s'adressent notamment aux personnes âgées isolées. Les véhicules sanitaires (VSL) et taxis transportent un nombre croissant de personnes vers leurs rendez-vous médicaux ; des initiatives locales, souvent municipales et isolées, viennent combler un manque de transports en commun par la mise en place de navettes réservées aux *seniors* ; des associations développent des transports d'utilité sociale (TUS) comptant sur l'engagement bénévoles de jeunes retraités motorisés. Comme le mentionnait déjà Maryvonne Dejeammes en 2002, « les autorités organisatrices de transports et les services d'action sociale des communes se doivent de mieux répondre aux besoins de déplacement des personnes âgées » (Dejeammes, 2002). Quels sont les objectifs des **politiques publiques** des autorités organisatrices des transport (AOT) ? Comment ces services sont ils – ou non – coordonnés entre eux ? connectés aux transports publics ? Vingt ans plus tard, le constat est-il différent ?

- Les recherches manquent sur les leviers potentiels d'adoption des mobilités bas carbone chez les personnes vieillissantes. Ces personnes pourraient pourtant être mises à contribution dans le cadre d'une politique de **mobilité durable**. Les retraités sont, par définition, moins sujets aux contraintes professionnelles d'horaire et de navettes vers un lieu de travail donné. Dès lors, ne pourrait-on attendre d'eux que leur mobilité soit, selon le cas, plus lente, moins instantanée et que leurs véhicules soient mieux remplis (incitation au covoiturage) ?

Modalités de contribution

Les propositions de communication attendues émaneront de la sociologie, la démographie, la psychologie, l'économie, l'urbanisme, la géographie, l'histoire ou encore des champs de recherche intrinsèquement pluridisciplinaires que sont la gérontologie, les sciences politiques ou l'accidentologie.

Les communications se feront en français et les intervenant·e·s seront invité·e·s à s'exprimer et à présenter des réflexions sur leur(s) cas d'étude pendant quinze minutes suivies de cinq minutes de questions et d'échanges.

Un résumé d'une page au maximum de la communication proposée sur les thèmes proposés est à envoyer à joel.meissonnier@cerema.fr et à alexandre.rigal@cerema.fr avant le 11 mai 2025. Celui-ci devra préciser les noms de tous les auteurs et leurs affiliations respectives, une adresse mail de contact, la problématique traitée, la méthodologie employée, les résultats obtenus ainsi que quelques références bibliographiques remarquables.

Calendrier

- Date limite de rendu des propositions : 11 mai 2025
- Retour du comité d'organisation sur les propositions : 15 juin 2025
- Date de la journée d'études : 4 novembre 2025

Lieu de la journée d'étude

- CEREMA Hauts-de-France - 17 rue Jeanne d'Arc – 59000 LILLE
Amphithéâtre

Comité d'organisation

- Joël Meissonnier – Cerema Ouest - MATRiS
- Maria Tebar – Cerema Hauts-de-France
- Fabrice Hasiak - Cerema Hauts-de-France
- Alexandre Rigal - Cerema Hauts-de-France - MATRiS

Comité scientifique

Jimmy Armoogum, Chargé de recherche au Laboratoire Mobilité Durable, Individu, Société (MODIS) du département Aménagement, Mobilité et Environnement (AME) de l'Université Gustave Eiffel.

Vincent Caradec, Professeur des universités en sociologie-démographie, Laboratoire Individus, Épreuves, Sociétés (CeRIES), Université de Lille.

Elodie Castex, Professeure des universités en aménagement et urbanisme, Directrice de l'Institut d'Aménagement, d'Urbanisme et de Géographie de Lille (IAUGL), Université de Lille.

- Catherine Gabaude, Directrice de recherche au Laboratoire de Psychologie et d'Ergonomie Appliquées, Université Gustave Eiffel.
- Matthieu Gateau, Maître de conférence en sociologie, Centre d'Economie et de Sociologie appliquées à l'Agriculture et aux Espaces Ruraux (CESAER), Université de Bourgogne Franche-Comté.
- Benoit Hiron, Expert en transports durables, sécurité, inter-modalités et mobilité au Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) et vice-président de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).
- Niels Knapp-Ziller, Géographe, chargé de mission action territoriale, Gérontopole des pays de la Loire.
- Sébastien Lord, Professeur titulaire en aménagement du territoire, Université de Montréal, Directeur de l'Observatoire Ivanhoé Cambridge, Président du Réseau d'études International sur l'âge, la citoyenneté et l'intégration socio-économique (REIACTIS).
- Hursula Mengue-Topio, Maîtresse de Conférences en Psychologie du Handicap, Laboratoire Psychologie : Interactions, Temps, Émotions, Cognition (PSITEC), Université de Lille.
- Véronique Mondou, Maître de conférences en géographie, ESTHUA Institut National de Tourisme, Université d'Angers.
- Thibault Moulaert, Maître de conférences en sociologie, Laboratoire de Sciences Sociales PACTE, Université Grenoble Alpes.
- Geneviève Zembri-Mary, Professeure en Aménagement et Urbanisme, Laboratoire Mobilités Aménagement Transports Risques Société (MATRiS), CY Cergy-Paris Université.

Bibliographie

- Bachimon Philippe, Decroly Jean-Michel, Knafou Rémy (2016), « Expériences touristiques et trajectoires de vie - Rapports à la nostalgie », *Via – tourism review*, 2016/10 « expériences touristiques », <https://doi.org/10.4000/viatourism.1336>
- Bourdieu P. (1984), « La 'jeunesse' n'est qu'un mot » in : *Questions de sociologie*, Paris, Les Editions de Minuit, pp. 143-154.
- Bonnefoy Marc, Berrut Gilles, Gilbert Thomas, (2016), « Prévention de la perte de mobilité des personnes âgées en soins primaires : synthèse », *Gériatrie et Psychologie Neuropsychiatrie du Vieillessement*, Volume 14, No 1.
- Bonvalet C., Ogg J. (2009), *Les baby-boomers : une génération mobile*, La Tour d'Aigues, L'aube – INED.
- Brénac Thierry (1997), *L'analyse séquentielle de l'accident de la route. Comment la mettre en pratique dans les diagnostics de sécurité routière*, Arcueil : INRETS, rapport Outils et méthodes, n° 3.
- Caradec Vincent (2004), *Vieillir après la retraite. Approche sociologique du vieillissement*, Paris : PUF, coll. Sociologie d'aujourd'hui.
- Caradec Vincent (2022), *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*, Paris, Armand Colin, 4e édition, coll. 128, 128 p.

Chamahian Aline (2024), « L'âge ne fait pas la vieillesse » in Hélène Joinet, Caroline Laborde (éds.) *Vieillir et alors ? Bâtir une société de longévité*, Paris, PUF – Les cahiers de l'Institut Paris Région, pp. 14-17.

Coquisart Loïc (2012), « Approche gériatrique de la proprioceptivité », *Kinésithérapie : la Revue*, Vol. 12, n°128–129, Août-sept. 2012, pp. 72-76.

Coutard O., Dupuy G., Fol S. (2002), « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », *Espaces et sociétés*, 2002/1, n°108, pp. 155-175.

Dejeammes Maryvonne (2002), *Mobilité et seniors - Actes de la journée du Club Mobilité du 12 mars 2002*, Lyon, CERTU.

Demoli, Y. (2017), « Prendre ou Laisser le Volant. L'Enracinement Social de la Pratique de la Conduite Automobile ». *Recherche, Transports, Sécurité* 2017 (1-2), 83-101.

Dreyfus Valerie (2019), « Quels enjeux pour la mobilité des séniors ? », *Bien Vieillir, #Familles face au grand âge - Analyse*, pp. 37-39.

Dumas Claude (2012), « Mobilité des personnes âgées », *Gérontologie et société*, 2012/2, vol. 35, n°141.

Espinasse Catherine (2005), *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées*, rapport de recherche, GO 1 du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Predit) "Mobilité, territoires et développement durable", Ministères chargés de la recherche, des transports, de l'environnement et de l'industrie, novembre 2005.

Fontaine Hélène (2003), « Âge des conducteurs de voiture et accidents de la route. Quel risque pour les seniors ? », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 79, pp. 107-120.

Gallez Caroline, Kaufmann Vincent (2009), « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité quotidienne » in Guigueno V., Flonneau M. (éds.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, pp 41-55.

Gateau Mathieu (2020), « Vie périurbaine et mobilités quotidiennes : une double contrainte, source de difficultés socio-économique pour les personnes modestes et âgées » in : Armoogum J., Dejoux V. (éds.), *Populations Vulnérables, # Mobilité et vulnérabilités*, Dijon, LIR3S, décembre 2020, pp. 93-116.

Girard Vanessa, Lourdeau Nadège, Bielaczek Marie (2016), *La mobilité des seniors*, Agence d'urbanisme Brest-Bretagne, Rapport Adeupa, <https://issuu.com/adeupa/docs/mobilite-seniors-v3/16>

Hakamies-blomqvist Liisa (1993), « Fatal accidents of older drivers », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 25, n° 1, pp. 19-27.

Lord Sébastien, Després Carole (2011), « Vieillir en banlieue nord-américaine. Le rapport à la ville des personnes âgées », *Gérontologie et société*, Fondation Nationale de Gérontologie, 2011/1 vol. 34 / n°136 , pp. 189-204.

Lord S., Joerin F., Thériault M. (2009), « La mobilité quotidienne de banlieusards vieillissants et âgés : déplacements, aspirations et significations de la mobilité », *The Canadian Geographer/Le Géographe Canadien*, 53(3), pp. 357-375, DOI : 10.1111/j.1541-0064.2009.00269.x

Luxembourg N. (2005), « La mobilité des personnes âgées en banlieue pavillonnaire », in L. Bonnet, L. Bertrand (éds.), *Mobilités, habitat et identités*, Paris, INED, coll. "Documents de travail", n° 132, pp. 53-60.

Mallon Isabelle (2010), « Le milieu rural isolé isole-t-il les personnes âgées ? », *Espaces Populations Sociétés*, 2010/1 #Personnes âgées, habitat, territoires, pp. 109-119, <https://doi.org/10.4000/eps.3967>

Marie Dit Asse Laëtitia (2015), *Régulation de la conduite automobile chez les femmes et les hommes âgés*, Thèse de doctorat, Lyon, Université Claude Bernard Lyon 1, Ecole Doctorale Interdisciplinaire Sciences Santé ED N° 205 : Épidémiologie, Santé publique, Recherche sur les services de santé.

Mondou Véronique, Violier Philippe (2010), « Le vieillissement de la population périurbaine : quelle stratégies pour pallier la disparition d'une mobilité autonome ? Exemple d'une commune de taille moyenne, La Flèche », *Espaces Populations Sociétés*, 2010-1, pp. 83-93, <https://doi.org/10.4000/eps.3940>

Organisation de coopération et de développements économiques (2001), *Vieillesse et transports, Concilier mobilité et sécurité*, Paris : OCDE.

Pochet P., Corget R. (2010), « Entre 'automobilité', proximité et sédentarité », *Espace Populations Sociétés*, 2010/1, pp. 69-81. <https://doi.org/10.4000/eps.4604>

Rallu Jean-Louis (1990), « Conduite automobile et accidents de la route », In : *Population*, 45^e année, n°1, 1990, pp. 27-62, doi : 10.2307/1533259, https://www.persee.fr/doc/pop_0032-4663_1990_num_45_1_3591

Torres Sandy, Gauthier Philippe (2006), *Mésusages de l'automobile chez les conducteurs vieillissants*, Rapport final, PREDIT 3 ; Groupe « Connaissances pour la sécurité », Lettre de commande 04 MT 5 005, Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer/Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques – DRAST, Paris, 13 novembre 2006.

Wiebe Isabel (2018), *Les pratiques et expériences de mobilité quotidienne des personnes âgées dans l'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie*, thèse de doctorat en études urbaines, Université du Québec - Institut National de la Recherche Scientifique - Centre Urbanisation Culture Société, février 2018.