

15 mai 2022



SENIORS ET MOBILITÉ

La conduite à
l'épreuve de notre
avancée en âge

La voiture est rangée au garage...
Est-ce là le début de notre fin ?

Rendre son permis un jour...
Mais à partir de quand se poser la question ?

Pour comprendre ce sujet, nous avons écouté
ce que vous, seniors, aviez à nous en raconter !

1. Ma voiture, ma liberté

Si vous deviez rendre votre permis... Comment feriez-vous alors au quotidien ?

Voilà la question que nous avons posée à une dizaine de participants de notre table de discussion virtuelle, Âgora. La thématique de ce mois d'avril : l'importance de la voiture dans votre vie quotidienne.

Sur base des échanges que nous avons eu ensemble pendant cette heure de discussion, nous proposons une analyse exploratoire du sujet. Il ne s'agira pas tant de vous donner une réponse clé-en-main que d'apporter des éléments additionnels afin de susciter le débat et d'appeler à la réflexion critique. Cette analyse s'appuiera ainsi sur les témoignages

anonymisés des personnes présentes – leurs doutes, leurs expériences, leurs interrogations, ... Bref, leur propre vécu !

L'abandon de la conduite constitue une préoccupation pour bon nombre de seniors qui utilisent encore leur voiture, mais voient leur maîtrise du volant devenir moins sûre avec l'avancée en âge. Faut-il choisir entre vieillir et conduire ? Derrière cette question, c'est bien une réflexion générale sur la mobilité des seniors qui se pose : en effet, le refrain **« ma voiture, ma liberté »** a été la formule la plus reprise dans notre Âgora.

CHIFFRE-CLÉ



Cette statistique doit cependant être nuancée. En effet, elle ne se limite pas aux seuls accidents de voiture. Ensuite, elle ne tient pas compte du responsable mais des victimes. Enfin, elle cache la baisse générale du nombre d'accidentés de la route belge.

Un sur quatre. La part des 65 et plus qui sont tués sur les routes belges représentent 25 % du pourcentage total des victimes¹. Présentée de cette manière, la statistique a de quoi nous inquiéter : il s'agit-là d'un véritable problème de santé publique qui devrait retenir toute l'attention des autorités pour endiguer l'épidémie d'accidents. Ainsi, les campagnes de sensibilisation routières et les études en accidentologie mettent en avant l'idée suivante : la vieillesse présente un risque. Les principales raisons exposées sont une vulnérabilité accrue avec l'âge et une diminution de l'aptitude à la conduite.

Toutefois, le nombre de conducteurs de 65+ qui perdent la vie en Région wallonne tournerait autour d'une trentaine chaque année². En fait, si « la sécurité routière des personnes âgées

est de plus en plus problématique³ », ce sont les piétons et les cyclistes qui encourent le plus de dangers ! Quoi qu'il en soit, le fait que les automobilistes âgés présentent un risque potentiel (pour les autres mais surtout pour eux !) du point de vue de la sécurité routière semble aujourd'hui acté. Une question se pose à nous : faudrait-il choisir entre vieillir et conduire ?

La logique sécuritaire tend à réduire les risques encourus, et donc à limiter les situations dans lesquelles les seniors peuvent être un danger au volant. D'un autre côté, leur mobilité constitue aussi « un enjeu de santé publique si l'on considère qu'elle est un facteur clef pour la prévention de l'isolement et de la dépendance⁴ ». Comment tenir compte alors, de ces deux arguments opposés en même temps ?

« On voudrait rester indépendant le plus longtemps possible, et ne pas embêter nos enfants. Et la voiture elle est là, même quand on ne roule pas, on est libre de nos déplacements. On végète chez soi quand on ne bouge pas, ça aère de sortir... »

2. Renoncer à sa voiture...

Lorsque l'on pose la question de *l'abandon ou non de la conduite*, il importe de rappeler que les situations se présentent rarement, du moins au début, sous une forme aussi dichotomique. En fait, la simplicité de cette formulation tend à escamoter toute la complexité du problème.

1. Limiter les possibilités des conducteurs âgés à un choix unique – continuer ou arrêter – ne permet pas de comprendre toutes les alternatives auxquelles ils ont effectivement recours. Comme le montre le témoignage ci-dessus, la conduite ne s'inscrit pas dans une logique du *tout ou rien*, mais bien dans une multitude de façons de faire le long d'un *continuum* : ne plus rouler de nuit, diminuer le temps passé devant le volant, être accompagné, laisser sa place, etc.

2. Ensuite, les décisions concernant la conduite ne sont pas prises hors de tout contexte, mais **en situation** – c'est-à-dire en tenant compte des réalités de notre quotidien. La perception du danger au volant fait l'objet d'une négociation, par les proches et la personne concernée, entre une série de facteurs (besoin de mobilité, rapport à la conduite et à la sécurité routière, sentiment de responsabilité, compréhension du cadre légal et des normes, alternatives, etc.) conduisant à trouver la solution qui semble, à un moment donné, la plus appropriée – ou la moins mauvaise. Les risques encourus par un conducteur sont perçus relativement : nous n'aurons pas tous le même jugement, et ce dernier dépendra fortement d'une situation à une autre. Nous pourrions alors parler d'une « évaluation profane des risques liés à la conduite⁵ ».

3. La décision prise n'est pas nécessairement définitive : celle-ci fera l'objet d'un suivi continu, la solution trouvée étant réajustée en fonction de l'évolution des risques perçus. C'est le cas lorsque l'on constate une détérioration des capacités du conducteur âgé. À l'inverse, on peut imaginer qu'un senior reprenne le volant, après un période de convalescence par exemple.

« Conduire la nuit, ça devient difficile. Je suis moins à l'aise avec les phares en face. Sans parler de la pluie... Les longs trajets, là où je ne connais pas, je ne fais plus. »

Bien conduire, bien se conduire

Le cadrage dominant du problème de la sécurité routière fait des comportements individuels la cause des accidents routiers. Dès lors, *bien conduire* reviendrait à *bien se conduire* sur la route⁶. Une telle façon de voir les choses, encore largement partagée dans l'imaginaire collectif, laisse donc aux conducteurs la responsabilité de ce qui leur (ou aux autres) arrive.

Et en effet, si vieillir est perçu comme un facteur de risque pour la conduite, on considère que celui-ci peut devenir maîtrisable « si l'on reste attentif aux signaux de l'âge et qu'on adopte des stratégies d'adaptation⁷ ». Ainsi, outre des recommandations d'usage (réviser le Code de la route, s'habituer au transport en commun, diminuer ses trajets), il sera notamment conseillé aux seniors de maintenir une bonne hygiène de vie, d'entretenir leurs facultés de concentration, de s'informer et de rester attentif à leur santé. Le sport et la lecture sont donnés comme exemples d'activités permettant de « rester dans de bonnes conditions pour conduire le plus longtemps possible ». La décision de prendre (ou non) la route relèverait ainsi d'une forme ultime de « souveraineté au volant⁸ » ; la reconnaissance que l'on reste encore capable de conduire sa vie⁹.

Voilà donc comment, d'un même coup, est déléguée aux seniors la responsabilité **de bien vieillir et de bien (se) conduire**. Nous verrons que cette responsabilisation conduit à creuser davantage les inégalités.

Les 3 rappels exposés nous montrent que la décision, qui apparaîtra peut-être après coup comme impérieuse et rationnelle (« c'était la meilleure chose à faire »), est l'aboutissement d'un long processus, fait d'hésitations, de résistances et d'aménagements.

La dégradation des compétences est souvent progressive, saccadée en petits glissements non linéaires. Cela rend d'autant plus difficile la délimitation d'une borne à partir de laquelle il est temps de s'arrêter. « Au premier accident », diront certains ? Encore faut-il savoir ce que l'on définit par accident : si des événements chocs marquent une véritable rupture, qui s'arrêterait de conduire définitivement pour un petit accrochage en sortant sa voiture du garage, ou pour une griffe lorsque, par inadvertance, la voiture roule trop près de la haie du jardin ? Et qui n'a

jamais entendu un proche âgé affirmer haut et fort « Quand vous ne me sentirez plus capable de conduire, avertissez-moi et je m'arrêterai ! », avant de relativiser une fois que, effectivement, son entourage commence à s'inquiéter de son inaptitude au volant ? Et cela pose une question d'ordre plus général : serons-nous encore capables d'évaluer nos capacités sur la route le jour où nous les aurons perdues ?

Il semble clair que l'auto-régulation ne va pas de soi. En effet, le cadre légal laisse une grande place à **la responsabilité individuelle** des automobilistes... pour le meilleur comme pour le pire. Cela ne consiste-t-il pas à décharger tous le poids de la décision sur les épaules du conducteur âgé et de ses proches – lesquels sont parfois démunis devant ce qu'il y aurait de *mieux à faire*...?

Un permis de conduire acquis à vie... Que nous dit la loi ?

Tout conducteur devra répondre aux exigences légales de conditions physiques et psychologiques. Crise d'épilepsie, troubles locomoteurs, diminution de l'acuité visuelle et auditive : voilà quelques exemples d'affections pouvant entraîner « un degré d'incapacité fonctionnelle de nature à compromettre la sécurité » au volant. Il lui faut également satisfaire à une série de normes minimales, notamment celles relatives à l'usage d'alcool, de substances psychotropes et de médicaments . Bref, être en pleine possession de ses moyens. Cela semble aller de soi... Mais dans les faits, comment se vérifie notre aptitude à la conduite ?

L'état de santé d'un conducteur pourra avoir évolué depuis le jour où il a obtenu son permis. Ce dernier a une durée de validité de 10 ans en Belgique. Le renouvellement reste toutefois une procédure peu contraignante – quelques documents administratifs et la signature d'une déclaration médicale. Elle est certifiée sur l'honneur et ne fait donc l'objet d'aucun contrôle systématique .

La loi est limpide : « Il n'existe pas de disposition légale en Belgique concernant la conduite d'un véhicule et le vieillissement, sauf celle comme tout citoyen, de répondre aux normes médicales pour la conduite automobile¹⁰. » Il en va de la responsabilité de chaque citoyen de veiller continuellement à l'évaluation de son aptitude à la conduite. Évidemment, de manière préventive, celui-ci pourra se tourner vers son médecin pour une expertise médicale (voir page suivante).

Les institutions ne semblent pas appliquer, de façon rigide et péremptoire, un principe légal qui contreviendrait à la souplesse que suppose une compréhension au cas par cas. Comme le formule l'Agence Wallonne pour la sécurité routière (AWSR), il ne s'agit pas de sanctionner, mais de « trouver un équilibre entre votre besoin de mobilité et d'autonomie, et l'enjeu de la sécurité routière¹¹ ». Des alternatives au *tout ou rien* permettront de concilier la pratique automobile et les difficultés inhérente à la vieillesse : rayon limité, conduite de jour, véhicule adapté, etc.

Quelques infos pratiques

Vous commencez à avoir des doutes sur votre aptitude à la conduite ? Vous rencontrez des difficultés au volant ? Vous n'êtes plus autant à l'aise sur la route qu'avant ? Vous cherchez simplement des infos sur ce qu'il faudrait faire ? Ou vous voulez vous assurer d'être en ordre avec ce que dit la loi belge ?

Retenez que lorsque vous avez des premiers doutes, il est important d'en parler autour de vous. En général, le médecin est « le premier maillon de l'évaluation de votre aptitude à la conduite ». Celui-ci vous redirigera le plus souvent vers un centre agréé qui vous évaluera sur base d'un examen. Bien évidemment, un avis positif ne doit pas dispenser de continuer à être vigilant sur la route et de fixer ses propres limites !

Voici, dans les grandes lignes, la procédure à suivre. L'exemple du CARA exposé ici (Régions flamande et Bruxelles-Capitale) peut être tout à fait rapporté à la DAC (Région wallonne). Vous trouverez des informations complémentaires ainsi que des liens utiles en fin d'analyse.

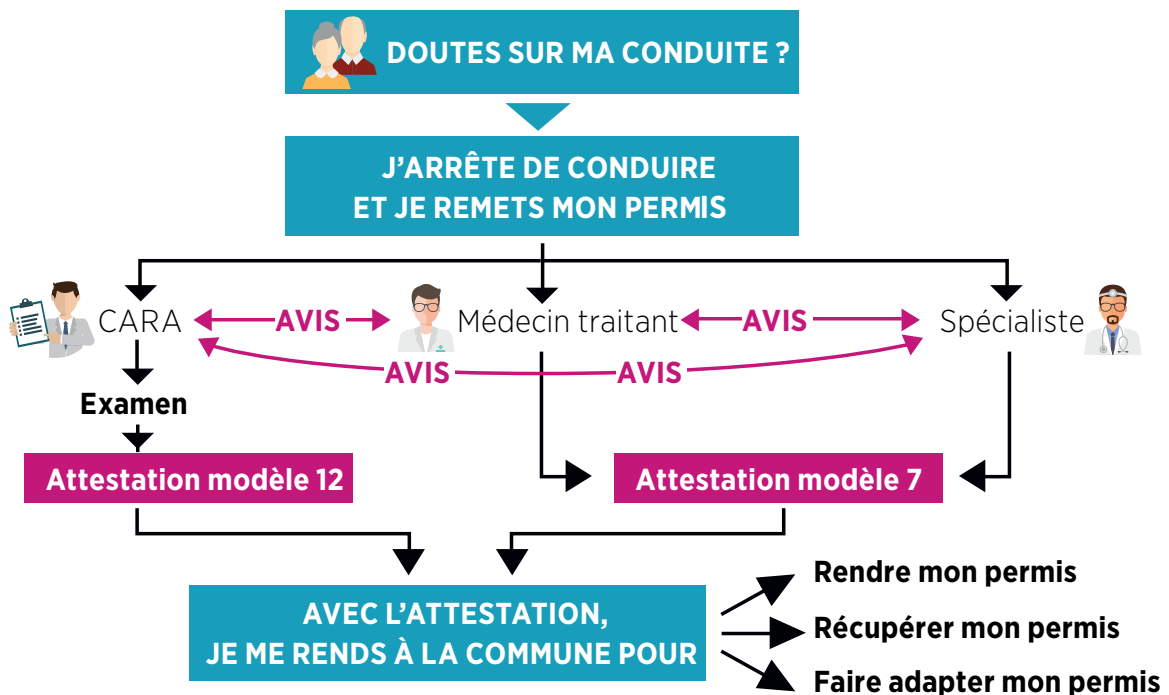
Évaluer mon aptitude à la conduite ?

En reprenant les informations données par la DAC, le Département d'Aptitude à la Conduite agréé en Région wallonne, retenons que :

L'aptitude à la conduite peut se décliner en 2 questions : Votre état de santé correspond-il aux normes médicales requises selon la loi ? Êtes-vous en possession des habiletés perceptives, cognitives et motrices suffisantes pour pouvoir conduire en toute sécurité ?

En effet, un bon conducteur doit être capable d'anticiper et d'éviter les dangers éventuels, d'appliquer le code de la route, d'acquiescer ou de développer certains automatismes et stratégies de conduite. Il doit pouvoir s'adapter aux situations nouvelles ou imprévues qui peuvent survenir dans le trafic ou dans son environnement routier (par exemple : travaux, déviation, ...).

Il en va donc de la responsabilité de chaque citoyen de veiller à continuellement satisfaire aux normes médicales requises pour conduire [en en informant son médecin notamment].



Ce schéma est tiré de la brochure réalisée par Le Bien Vieillir, *Vieillir avec des difficultés cognitives et conduire ? Ne perdons pas les pédales !*, Vieillesse plurielles, 2017. Les couleurs ont été modifiées pour correspondre à la ligne éditoriale de nos analyses.

3. ...Est-ce renoncer à sa mobilité ?

« J'ai anticipé avant de prendre cette décision. Je conduis encore, mais je n'ai plus de voiture. Je devais faire un gros entretien, elle ne pouvait plus circuler à Bruxelles, et mon compagnon conduit son propre véhicule... Les frais ne justifiaient donc pas de garder la mienne, avec les facilités que l'on a ici : bus, services pour seniors... Ils sont supers !

Je roulais déjà beaucoup moins qu'avant ; la voiture était à la porte, sans rouler. Évidemment, de temps en temps je me dis que zut, j'aurais pu la garder. Il faut s'y habituer... »

VOTRE TÉMOIGNAGE

La voiture offre à tout âge un **« potentiel de mobilité¹⁶ »** et la vieillesse ne réduit pas forcément l'usage instrumental que nous pouvons lui trouver – bien au contraire. Comme nous l'avons vu, les besoins du conducteur âgé sont pris en considération dans le processus de réflexion : pourra-t-il faire ses courses, aller chez le médecin ou voir ses petits-enfants ? Lorsque l'on étudie la relation entre vieillir et conduire, il apparaît cependant vite indispensable de ne pas confiner l'*objet voiture* à son seul volet utilitaire, pour questionner aussi l'attachement du conducteur à son véhicule.

Comme le formulait l'une des animatrices de notre Âgora : « pour beaucoup, on dirait qu'arrêter de conduire revient à signer son arrêt de mort ! ». Une mort sociale car notre potentiel de mobilité se voit réduit et notre isolement aggravé, certes. Mais il s'agit également d'une mort symbolique car bien conduire, c'est bien se conduire. Sur la route, dans sa vie : « l'usage de l'automobile est pris à témoin pour manifester la normalité de son existence¹⁷ », et montrer que l'on en a encore la maîtrise. Quel cruel paradoxe que d'être tenu pour responsable de reconnaître son irresponsabilité au volant...

Faire « le deuil de l'objet voiture¹² »...**Une épreuve vécue de manière socialement inégale**

La démotorisation, c'est-à-dire l'abandon de la conduite automobile, sera parfois vécu comme un moment de « transition biographique » qui marque une nouvelle étape de notre parcours de vie¹³, un palier franchi dans l'escalier de l'avancée en âge. Et à l'instar de la retraite, de la grand-parentalité, de la ménopause, de l'entrée en maison de repos ou du veuvage, cette expérience provoquera une rupture identitaire, plus ou moins profonde : « Se rendre compte que l'on est devenu trop vieux pour conduire, c'est dur », témoignera ainsi l'une de nos participantes. Ces étapes apparaissent a priori comme des **« épreuves »** de la vie ordinaire¹⁴, certes malheureuses mais tout à fait normales.

Pour autant, il ne faudrait pas oublier que la démotorisation ne signifie pas la même souffrance pour chacun d'entre nous – et ce n'est pas qu'une affaire psychologique. Une telle épreuve va en effet « mettre à l'épreuve » les ressources dont nous disposons pour l'affronter et la surmonter¹⁵. Selon notre rapport avec notre véhicule (par exemple, les hommes y sont en général plus attachés que les femmes), et selon notre situation sociale (certains, parce qu'ils habitent en ruralité, parce qu'ils n'ont pas d'autres alternatives de mobilité ou parce qu'ils éprouvent des difficultés à se déplacer sans leur voiture, voient leur dépendance à autrui s'aggraver), l'arrêt de la conduite sera inégalement vécu.

« Pour des raisons de santé, je n'ai plus vraiment d'équilibre. Je parviens à marcher une trentaine de mètres avec une canne ou avec un rollateur. J'ai encore mon permis et je fais de tout petits trajets pendant la journée. Et puis, il y a les aides médicales qui viennent deux fois par semaine.

Si je n'ai pas d'autres moyens, je vais me retrouver entre mes quatre murs comme pendant le confinement. Voilà la solution devant laquelle je me trouve : si un jour, et ce jour arrivera car conduire coûte cher, je liquide ma voiture, j'envisage d'acheter une chaise roulante électrique pliable. Cela me permettrait de circuler dans les environs avec une autonomie de 30 Km. La voiture, je peux l'oublier... »

Renoncer à prendre le volant n'aura pas forcément pour conséquence une perte de notre autonomie et une aggravation de notre isolement¹⁹. Cela ne sera pas nécessairement une « catastrophe » comme l'anticipe une participante qui, habitant en zone rurale, imagine déjà « devoir se résoudre à quitter [sa] maison ».

Pour certains, la voiture semble être le dernier garde-fou avant la réclusion à perpétuité : « Un senior qui doit renoncer à sa voiture, il ne va pas monter sur sa bicyclette pour se déplacer... » Pour d'autres, souvent après avoir renoncé à la conduite, des solutions offrent toutefois de nouvelles opportunités de déplacement.

À la déprise de notre voiture, aussi éprouvante soit-elle, peut suivre une reprise de mobilité en fonction de nos ressources propres – en faisant appel à un proche pour nous accompagner sur certains trajets ou à un service de transport adapté tel que le taxi social, par exemple. Il serait bien simpliste de limiter le vieillissement à une succession continue de renoncements. On se déprend d'une main pour (se) reprendre de l'autre²⁰. On s'adapte aux changements autour de nous, on aménage, on compense et on réarrange son quotidien. Bref, on fait avec...!

Ce **faire avec** est une épreuve qui se vit comme une expérience personnelle. De manière générale, l'avancée en âge apparaît comme la continuité de notre parcours de vie, de notre singularité individuelle. Pour autant, nous ne pouvons pas faire l'impasse sur la dimension profondément sociétale de la vieillesse. Voilà

La déprise... De quoi parle-t-on ?

Le concept de déprise doit se comprendre comme « une forme de réaménagement de l'existence avec l'avancée en âge¹⁸ », un processus d'adaptation, un travail de négociation identitaire, pour faire face aux difficultés rencontrées avec le temps. Le vieillissement est certes fait de pertes, de retraits et d'oublis, mais pas seulement...

Plutôt que de concentrer notre attention sur ce qui a été abandonné, nous pourrions regarder toutes les petites choses maintenues. Renoncer à telle ou telle activité ne relève pas tant d'une capitulation que d'une économie de ses forces pour se relever, pour mettre des priorités, pour *préserver ce qui importe vraiment*.

Le témoignage ci-dessus est un très bon exemple de déprise, laquelle passe par une anticipation des futures incapacités, en donnant les moyens d'y répondre. Se déprendre de sa voiture pour finalement mieux reprendre la maîtrise de sa mobilité.

pourquoi faire de la démotorisation un choix individuel pose problème : cela conduit à nier que tant les contraintes que les ressources et les supports pour y faire face sont distribués de manière socialement inégale.

Il faudra bien s'arrêter un jour... Oui, d'accord. Mais après ? Que me propose-t-on ?

4. Accompagner le « faire avec » des conducteurs âgés

Dans cette analyse, nous avons voulu montrer que la question consistant à abandonner ou non la conduite automobile était mal posée, car elle simplifiait la complexité de la réalité. Si nous voulons, comme le suggère l'AWSR, « trouver un équilibre entre votre besoin de mobilité et d'autonomie, et l'enjeu de la sécurité routière », il importe avant tout de s'intéresser à ces besoins de mobilité. Cela nous permettait de comprendre en quoi la décision du CARA ou du DAC est parfois perçue comme une sentence et la restitution de son permis comme une injuste condamnation à mort.

Par ailleurs, nous avons indiqué quelques réserves quant à la responsabilisation des seniors sur les choix relatifs à leur conduite automobile. Non pas parce qu'ils ne devraient pas prendre

« Pour monter dans un train à notre âge, c'est complètement inadapté. Le train, la gare, c'est bien... mais on ne pense pas tellement aux personnes âgées. »

De manière générale, c'est la question de notre dépendance à la voiture qui se pose. Celle-ci est vue par les conducteurs âgés comme un moyen de garder leur liberté. Souvenons-nous : « Ma mobilité, ma liberté » !

Mais ce lien de dépendance avec notre voiture reste invisible jusqu'au triste jour où nous prenons conscience nous sommes véritablement **attachés** à notre véhicule. Cet attachement nous était acceptable car il se révélait alors au service de notre autonomie²². Être autonome ne signifie pas s'abstenir de tout lien, mais tirer profit de « ce qui nous tient », de ce qui nous soutient²³. En étant supportée (au sens de soutenue), notre dépendance devient donc supportable (assumée et acceptée) : un fauteuil roulant se substitue aux jambes²⁴, une canne en constitue une troisième. On *fait avec*, mais avec quelque chose qui nous soutient.

part aux décisions qui les concernent, bien évidemment, ou parce qu'ils seraient incapables d'évaluer eux-mêmes leurs propres capacités. Mais parce que cette responsabilisation des individus détourne notre regard du véritable problème : notre inégale dépendance à la voiture pour assurer notre mobilité²¹.

Qu'est-il proposé à ceux qui veulent, ou à ceux qui doivent, s'arrêter de conduire ? Ces alternatives répondent-elles à leurs besoins de mobilité ? Il faut soutenir les seniors qui se déprennent de leur voiture et qui doivent *faire avec*. Les témoignages ci-dessous n'ont certes pas valeur de représentativité, mais ils illustrent les problèmes qui se posent aux conducteurs âgés. Ce sont deux problèmes concrets, qui demandent des solutions concrètes.

« On parle de possibilités de mobilité pour la journée. Oui, mais pour le soir ? Il n'y a rien. Je trouve cela dommage, il y aurait quelque chose à faire. C'est à ce moment là pour moi que l'on ressent encore plus l'absence d'un véhicule. »

Il est donc urgent de renforcer les alternatives ! Abandonner sa voiture, s'en détacher, revient à perdre une ressource essentielle de mobilité. Sans voiture, nous ne sommes pas libérés de notre dépendance, au contraire elle se voit aggravée : notre autonomie se réduit, notre dépendance à autrui nous *enferme*²⁵...

Le taxi social offre par exemple un moyen aux anciens conducteurs de retrouver un peu de leur autonomie (« Pour moi, c'est super ! »). Cela ne signifie pas qu'il nous rendra libre évidemment : un nouveau lien de dépendance est tissé, entre contraintes et potentiel de mobilité.

« Et puis le taxi social... s'il est disponible... On dépend toujours de quelque chose, on n'est pas libre non plus. »

Ouvrons le débat...

- Tous les pays d'Europe ne délivrent pas un permis « à vie ». Nous avons vu que la Belgique, par exemple, avait mis en place une procédure de renouvellement, quoique celle-ci ne soit pas fort contraignante. D'ailleurs, l'argument avancé est la lutte contre la contre-façon, et non le contrôle médical des usagers de la route. En revanche, les Pays-Bas obligent les conducteurs âgés de 75 ans à être régulièrement suivis, en passant un examen tous les cinq ans.

Les études ne montrent pas un véritable impact de cette mesure sur l'amélioration de la sécurité routière²⁶. Par ailleurs, cette mesure discriminatoire est empreinte d'âgisme, puisque les pouvoirs publics partent du principe que « le vieillissement est en soi un processus aboutissant à une incapacité de conduire », ce qui n'est pas le cas. Et obliger toute la population à être suivie serait, dans les faits, impossible à réaliser.

Considérez-vous que les mesures mises en place pour les seniors soient satisfaisantes ? Vous sentez-vous suffisamment informés et accompagnés dans votre carrière d'automobiliste ? Autrement dit, trouvez-vous que l'équilibre entre *sécurité routière* et *besoins de mobilité à tout âge* ait bien été rencontré ? Et... Que faire de mieux ?

- S'il n'existe à proprement parler aucune discrimination dans les textes légaux belges (TOUS les citoyens doivent répondre aux normes médicales requises pour la conduite), dans les faits, vous sentez-vous stigmatisés au volant en raison de votre âge ?

Ressources utiles

Vous vous posez des questions sur vos droits et vos devoirs en matière de conduite automobile ? Vous cherchez des conseils par rapport à votre situation ? Vous voulez des informations sur les procédures à suivre ? Ou vous souhaitez simplement aller plus loin... ?

- Nous vous invitons à retrouver l'excellente brochure publiée par l'asbl Le Bien Vieillir sur ce sujet : « Vieillir avec des difficultés cognitives et conduire ? Ne perdons pas les pédales ! », *Guide pratique pour décider en conscience*, Vieillesse plurielles, 2017.
Disponible sur ce lien : <https://www.lebienvieillir.com/wp-content/uploads/2017/12/Brochure-LBV-Conduite-automobile.pdf>

Vous pouvez également trouver d'autres infos pratiques sur les sites suivants :

- Pour la Région wallonne : <https://www.awsr.be/services/aptitude-a-la-conduite/>
- Pour les Régions flamande et Bruxelles-Capitale : <https://www.vias.be/fr/particuliers/cara/>

Vous désirez approfondir le sujet de la déprise et de la dépendance ?
Nous vous invitons à découvrir notre précédente analyse :
Seniors et Dépendance !

Références bibliographiques

- 1 « Seniors », *Vias Institute*, Rapport de recherche n°2018-T-09-FR, 2018.
- 2 Ces données sont consultables sur le site : <https://www.vias-roadsafety.be/fr/>
- 3 « Chaque jour, 14 seniors sont impliqués dans un accident de la route », *Vias Institute*, Communiqué de presse, 2019.
- 4 Dumas, Claude. « Mobilité des personnes âgées ». *Gérontologie et société* 35 / 141, n°2 (2012): 63-76, p. 64.
- 5 Desprès, Caroline, et Benoît Eyraud. « Chapitre VI : Jusqu'à quand conduire son automobile ? » In *Alzheimer : préserver ce qui importe. Les capacités dans l'accompagnement à domicile*, par Catherine Le Galès, Martine Bungener, et Le Groupe Capabilités, 223-48. Presses Universitaires de Rennes, 2015.
- 6 Gilbert, Claude. « Quand l'acte de conduite se résume à bien se conduire. À propos du cadrage du problème "sécurité routière" ». *Réseaux* 147, n°1 (2008): 21-48.
- 7 Informations à retrouver sur le site : <https://www.awsr.be/securite-routiere/seniors/>
- 8 Crawford, Mathew B. Prendre la route. Une philosophie de la conduite. *La Découverte*, 2021.
- 9 Drulhe, Marcel, et Maryse Pervanchon. « 6. Le vieillissement à l'épreuve de la conduite automobile : s'arrêter au nom de la santé ? » In *Normes et valeurs dans le champ de la santé*, 91-103. Recherche, santé, social. Rennes: Presses de l'EHESP, 2004.
- 10 Informations à retrouver sur le site de l'AWSR : <https://www.awsr.be/services/aptitude-a-la-conduite/jai-des-questions-en-lien-avec-ma-sante-et-la-conduite/>
- 11 Informations figurant sur le dépliant du Dac, disponible sur : <https://www.awsr.be/services/aptitude-a-la-conduite/>
- 12 Nous reprenons ici le titre d'un étude : Espinasse, Catherine, *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées*. Mobilité, territoires et développement durable.
- 13 Caradec, Vincent. « Transitions du vieillissement et épreuve du grand âge ». In *Vieillesse et vieillissements. Regards sociologiques*, par Cornelia Hummel, Isabelle Mallon, et Vincent Caradec, 273-92. Presses Universitaires de Rennes, 2014.
- 14 Martuccelli, Danilo. « Les épreuves, ou comment décrire la vie sociale à échelle humaine ». *Le Sociographe*, Hors Série 12, n°5 (2019) : 19-41.
- 15 Clément, Serge. « Le discours sur la mort à l'âge de la vieillesse ». *Retraite et société* 52, n°3 (2007): 63-81.
- 16 Demoli, Yoann, et Pierre Lannoy. Sociologie de l'automobile. *La Découverte*, 2019.
- 17 Drulhe, 2004, p. 98.
- 18 Gagnon. « La déprise comme interrogations : autonomie, identité, humanité ». *Gérontologie et Société* 40, n°155 (2018): 33-44.
- 19 Mallon, Isabelle. « Le milieu rural isolé isole-t-il les personnes âgées ? » *Espace populations sociétés* 2010, n° 1 (2010).
- 20 Cavalli, Stefano, et Christian Lalive d'Épinay. « Face aux perturbations de la vie : déprise et reprise au grand âge ». In *Figures du vieillir et formes de déprise*, 27-48. L'âge et la vie - Prendre soin des personnes âgées et des autres, 2019.
- 21 Negron-Poblete, Paula, et Anne-Marie Séguin. « L'usage généralisé de l'automobile chez les personnes âgées : choix ou contrainte ? » In *Les vieillissements sous la loupe. Entre mythes et réalités*, par Véronique Billette, Patrik Marier, et Anne-Marie Séguin, 85-93. Presses de l'Université de Laval, 2018.
- 22 Meire, Philippe. « Les malentendus de la dépendance : à qui profite la confusion ? » In *Le paradoxe de la vieillesse. L'autonomie dans la dépendance*, par Philippe Meire et Isabelle Neiryck. Savoirs et Santé. De Boeck, 1997.
- 23 Daems, Amélie, Greg Nijs, et Sylvie Carbonnelle. « L'expérience des déplacements quotidiens à mesure de l'avancée en âge : ce qui nous tient ». In *Penser les vieillesse*, 129-48. Seli Arslan, 2010.
- 24 Winance, Myriam. « 5. « Mon fauteuil roulant, mes jambes ». De l'objet au corps ». In *Humains, non-humains. Comment repeupler les sciences sociales*, par Sophie Houdard et Olivier Thiery, 57-64. La Découverte, 2011.
- 25 Winance, Myriam. « Dépendance versus autonomie... De la signification et de l'imprégnation de ces notions dans les pratiques médicosociales (Commentaire) ». *Sciences sociales et santé*. 25, n°4 (2007) : 83-91.
- 26 « Seniors dans la circulation », *IBSR*, 2014.



Âgo

Rue de Livourne, 25- 1050 Bruxelles

Pour nous suivre :

<https://www.ago-asbl.be/> et également sur Facebook

Pour nous contacter :

Téléphone : 02/ 538 10 48

Courriel : info@ago-asbl.be

Analyse rédigée et mise en page par : Marin Buyse

Avec le soutien de :

