

# Journée d'études

Vendredi  
2  
février  
2018



## VIEILLESSES (IM)MOBILES

Analyses pluridisciplinaires des  
mobilités locales au grand âge

### Appel à communications

#### Organisation :

Journée d'études organisée par le **Groupe Vieillissements & Société** du Réseau des jeunes chercheurs santé et société avec le soutien financier du **Campus Condorcet**.

#### Coordinatrices-teur de la journée d'études :

**Célia BROUSSARD** (doctorante en sociologie, Université du Havre – Cnav)

**Morgan Kitzmann** (doctorant en sociologie, Université Paris-Sorbonne (Paris 4) et INED)

**Pamela MICELI** (docteur en sociologie, post-doctorante au CeRIES de l'université de Lille - Sciences Humaines et Sociales)

**Pearl MOREY** (doctorante en sociologie, EHESS, CERMES 3 & IRIS)



**RÉ - SE - AU** **CAMPUS**   
**SAN - TÉ - ET** **CONDORCET**  
**- SO - CIÉ - TÉ** Paris-Aubervilliers

Contact

[vieillesse.im.mobiles@gmail.com](mailto:vieillesse.im.mobiles@gmail.com)

# Vieillesse (im)mobiles. Analyses pluridisciplinaires des mobilités locales au grand âge.

## *Appel à communications*

### ***Argumentaire***

Après une journée d'étude sur les mobilités internationales et interrégionales, le groupe *Vieillesse et Société* souhaite s'intéresser aux mobilités « locales ». Cette journée scientifique entend aborder les questions de mobilités – et corollairement, d'immobilité – dans la vie quotidienne des personnes dites âgées.

La notion de « mobilité locale » aussi appelée « mobilité quotidienne », est mobilisée par diverses disciplines des sciences sociales (psychologie, sociologie et géographie). Parmi ses nombreuses appréhensions, on peut retenir qu'elle se réfère « aux territoires que nous fréquentons, aux ressources que nos capacités nous permettent d'atteindre et de mobiliser, aux obligations de mobilité qui résultent tant de l'organisation des espaces que de normes, implicites ou explicites » (Orfeuillat, Ripoll et Hancock, 2015 : 12). Aussi, si cette mobilité prend un caractère individuel, sa mise en œuvre dépend de l'environnement physique (relief, météorologie, aménagement urbain) et social (ressources, cultures, réseau relationnel, urbanisme, etc.). On comprend avec Danilo Martuccelli combien l'expérience de la mobilité est profondément traversée par une dimension sociale. Au cœur de l'épreuve de la ville, « les individus sont désormais contraints d'apprendre à gérer à la fois [leur] enracinement (...) et [leur] mobilité » (Martuccelli, 2006 : 123). Cette notion de mobilité permet d'aborder les tensions auxquelles sont confrontés les individus : le soi et les collectifs, la mobilité et l'enracinement, l'environnement connu et l'inconnu, maîtrisé ou menaçant, etc.

L'ancrage social de la mobilité locale amène l'individu – au gré de sa position dans le cycle de vie, de son état de santé, de sa situation familiale et professionnelle, mais aussi du climat – à aménager et à faire évoluer sa façon de se déplacer, d'appréhender l'espace, la distance à autrui. Dans le cadre de la mobilité locale des personnes âgées, les tensions ont tendance à s'accroître entre la personne (ses appréhensions, ses contraintes physiques) et son environnement. À partir de ces éléments, la perception de l'environnement évolue. À l'heure de la retraite et au grand-âge, la mobilité locale est marquée par une transition : celle-ci prend souvent la forme d'une modification des pratiques de mobilité quotidienne et peut s'illustrer par une décroissance des déplacements. D'une part, cette transformation est induite par les évolutions qui s'opèrent dans les autres domaines de vie : la cessation des rôles professionnels, la modification des rôles familiaux et des obligations familiales envers les ascendants et les descendants, etc. D'autre part, l'apparition ou l'augmentation des difficultés physiques présente le risque de générer des ruptures de chaînes de déplacements et un rétrécissement des déplacements locaux et quotidiens (Dumas, 2012). La perspective de l'épreuve du grand-âge permet de lire l'expérience de la mobilité au prisme de la tension entre le sentiment d'« éloignement du monde » et l'enjeu du « maintien dans le monde », tension qui peut être révélée, ou accentuée notamment par la promotion politique du « vieillissement actif ». (Caradec, 2007).

Aujourd'hui, la mobilité est analysée par certains auteurs comme étant une « mobilité facilitée » (Amar et Hatchuel, 2010), notamment grâce au concours des nouvelles technologies. La mobilité locale est alors perçue comme un levier d'inclusion de la personne dans la société, il en résulte une certaine injonction à la mobilité. En ce sens, on peut s'interroger sur le poids des politiques publiques comme agent promoteur et facilitateur de mobilité locale, notamment pour les personnes âgées. D'une part, les politiques qui se développent autour de la prévention, du « bien vieillir » prônent la réalisation d'activités physiques régulières. D'autre part, la loi d'Adaptation de la société au vieillissement désigne la mobilité comme canal d'intégration des personnes âgées dans la société *via* notamment l'aménagement des transports en commun. Selon ces politiques publiques, la mobilité apparaît comme un objectif à maintenir et à atteindre. A l'inverse, on perçoit une conception impensée voire négative de son corollaire : l'immobilité. Dans un effort de déconstruction de ces représentations, on peut s'interroger sur la manière dont la réduction des mobilités locales est vécue par les personnes âgées et très âgées, et repérer les formes de revendication des pratiques casanières.

C'est donc autour de ces questions de mobilité et d'immobilité au grand-âge que cette journée d'étude est consacrée : comment évoluent les pratiques de mobilité à la retraite et au grand-âge ? À quelles stratégies recourent les personnes âgées pour maintenir, ou aménager leurs déplacements quotidiens ? Quels outils (humains, techniques, technologiques) sont mobilisés ? Quelle est la place des professionnels et des politiques publiques qui orientent leurs interventions, et quelle réception en est faite par les personnes âgées ou leur entourage ? Comment concilier injonction au mouvement et aspiration aux pratiques casanières ? Enfin comment concilier injonction aux déplacements et sécurité de ces derniers lorsque ceux-ci deviennent moins aisés ?

Pour cela, nous proposons d'orienter les réflexions en trois axes. Dans un premier temps, il s'agira d'étudier l'évolution des déplacements aux âges avancés, en termes de nature et d'intensité, ainsi que les stratégies d'aménagement (**Axe 1**). Dans un deuxième temps, nous nous intéresserons aux supports mobilisés par les personnes âgées dans leurs déplacements, et dans leur évitement : techniques, symboliques ou relationnels (**Axe 2**). Dans un troisième temps, nous nous intéresserons à la place des proches et des professionnels dans ce qu'on pourrait appeler le « travail de mobilité », et « travail de contrainte » (**Axe 3**).

## ***Axe 1 : Vécus des déplacements au grand âge***

Dans cet axe, il s'agira de mieux comprendre quels sont les types de déplacements réalisés par les personnes âgées et le sens que leur donnent ces dernières. Les relations qu'entretiennent les personnes âgées avec leur environnement sont spécifiques, chargées d'héritage (relations et modes de déplacements passés) et s'enrichissent des nouvelles expériences (Geboy, Moore, et Smith 2012). On souhaite se demander comment les personnes âgées vivent leurs environnements, leurs territoires ?

Pour cela, nous pouvons nous intéresser aux circulations quotidiennes **dans le lieu d'habitation**, qu'il s'agisse d'un logement individuel ou collectif (EHPAD, logements intermédiaires, dits « alternatifs »). Les déplacements et la mobilité se vivent aussi bien

à l'extérieur qu'à l'intérieur du logement. À domicile, nous pouvons nous demander comment la personne se déplace dans son « chez-elle », quels sont les espaces utilisés et quelle fonction est donnée à chaque pièce, ou aux objets placés et déplacés afin de favoriser cette mobilité. Nous pouvons porter une attention particulière aux diverses choses qui limitent ou empêchent l'appropriation d'un ou plusieurs espaces (escaliers, pièces trop encombrées, trop sombres, pas assez chauffées, etc.). En institution, nous pouvons par exemple nous demander comment sont utilisés et traversés les espaces privatifs et collectifs. On s'intéressera également à la question des seuils, plus ou moins formalisés et signifiants, et de leur franchissement.

Nous nous intéressons aux circulations réalisées **hors du lieu d'habitation**, en les distinguant selon le degré de contrainte qui pèse plus ou moins sur ces déplacements : certains plus spontanés (comme les visites aux proches, aux amis ou les loisirs), d'autres plus encadrés (comme les rendez-vous médicaux). Ainsi, nous pouvons nous demander quels sont les déplacements extérieurs que l'on tente de maintenir « coûte que coûte » et quels sont ceux que les personnes âgées abandonnent prioritairement (Caradec, 2007) ? Nous nous demandons également comment est négocié, organisé et vécu l'absence de déplacements hors du lieu de vie.

## ***Axe 2 : Les « outils » des mobilités au grand âge : moyens de transport, aides techniques et technologiques***

Tout au long de notre vie, des **moyens de transport** s'offrent à nous pour nous permettre de nous déplacer sur de courtes ou longues distances (avion, train, métro, bus, voiture, vélo, etc.). Parmi ces moyens de circuler, les personnes âgées en utilisent-elles plus certains que d'autres et pourquoi ? Comment est pensée par les politiques publiques, les entreprises, les associations l'« accessibilité » des moyens de transport aux personnes âgées ? Un intérêt particulier pourra être porté ici à la conduite automobile : comment utilise-t-on sa voiture quand on avance en âge ? Qu'est-ce qui fait que l'on renonce à l'utiliser (Desprès et Eyraud, 2015) ? Quels sont les modes de transports privilégiés ? Quels aménagements urbains peuvent faciliter la pratique de l'espace urbain aux personnes âgées ? Comment les mettre en place ?

En outre, nous pourrions questionner les **aides techniques** utilisées par les personnes âgées ; qu'elles soient ou non développées spécifiquement pour cette classe d'âge. Nous pouvons ici penser aux premiers outils d'aide à la marche (la canne et ses dérivés : bâton de marche, béquille, etc.), mais aussi au déambulateur et aux différents types de fauteuils roulants.

Il existe de plus de plus d'**aides technologiques** visant à augmenter, faciliter ou maintenir la mobilité des plus âgés (sièges monte-escalier, fauteuil roulant électrique, etc.). Nous nous demandons comment ces technologies sont pensées et développées par leurs concepteurs. Par ailleurs, nous souhaitons connaître les usages et réappropriations de ces technologies par le public visé.

### ***Axe 3 : (Im)mobilité au grand âge : interventions professionnelles et profanes***

Dans cet axe, nous souhaitons des communications qui abordent l'expérience d'une mobilité réduite. Comment ces expériences sont-elles vécues par les personnes âgées ? Quelles en sont les différentes dimensions, tant dans les difficultés éprouvées que dans les dépassements et stratégies d'adaptation mises en œuvre ? Que ressent-on lorsque notre mobilité dépend d'un tiers ? Comment comprendre que des personnes pouvant physiquement se déplacer ne le font plus ? Nous encourageons également les réflexions autour de la « mobilité psychique » et de l'importance de la « rêverie » (voyager sans bouger, etc.)

En outre, nous souhaitons éclairer les interventions professionnelles visant à accroître la mobilité. Nous pouvons penser aux professionnels dont cette inquiétude fait le cœur du métier (kinésithérapeutes, psychomotriciens, ergothérapeutes) mais aussi aux professionnels qui déplacent les personnes au quotidien à domicile (aides à domicile) et en institution (aides-soignants, aides de vie, animateur). Aussi, nous nous intéresserons au rôle et aux pratiques des proches et à la manière dont ils encouragent, favorisent ou parfois compromettent ces déplacements ?

Pour finir, nous aimerions nous intéresser aux pratiques limitatives ou privatives de liberté de déplacements (fermeture des portes à clé, digicodes, bracelets anti-fugue ou GPS, surveillance humaine, etc.). Comment ces pratiques s'articulent-elles avec les diverses injonctions à la mobilité ? Quels sont les discours qui les rendent légitimes ?

### ***Critères de sélection***

Cet appel à communication est ouvert à tou-te-s chercheur-e-s en sciences sociales (sociologie, géographie, psychologie, urbanisme, architectes, aménageurs, etc.). Les propositions faites par de « jeunes chercheurs » (en master 2, doctorant et post doctorat) sont largement encouragées.

**Le résumé de 3 000 caractères maximum**, espaces compris, devra préciser l'objet de la réflexion et sa méthodologie.

Les informations suivantes sont également attendues : le nom, le prénom, le statut, la discipline, la filiation, l'adresse e-mail, le numéro de téléphone, l'axe pressenti (axe 1, 2 ou 3).

## Calendrier

Les réponses à l'appel à communication sont attendues pour le **4 novembre 2017 à minuit**. Il est à envoyer à l'adresse suivante :

**vieillesse.im.mobiles@gmail.com**

Les auteurs seront prévenus le **21 novembre 2017**

Le texte définitif de la présentation (word, ou power point) est attendu pour le **31 décembre 2017**. Une autorisation sera demandée aux auteurs pour diffusion de leurs présentations sur le site internet du groupe après la journée d'étude <https://vieillissementsetsociete.com/>

La journée se déroulera le **vendredi 2 février 2018 à Paris** (*lieu à confirmer*).

Vous pouvez contacter pour des renseignements complémentaires **Célia Broussard** ([celia.broussard@cnav.fr](mailto:celia.broussard@cnav.fr)) et **Pearl Morey** ([pearl.morey@gmail.com](mailto:pearl.morey@gmail.com)).

## Références bibliographiques

- AMAR, Georges, et Armand HATCHUEL. 2010. *Homo mobilis: le nouvel âge de la mobilité*. Limoges, France: FYP éditions, impr. 2010.
- CARADEC, Vincent. 2007. « L'épreuve du grand âge ». *Retraite et société*, n° 52: 11-37.
- DESPRES, Caroline et Benoît EYRAUD. 2015. « Jusqu'à quand conduire son automobile ? » in Le Galès et Bungener, *Alzheimer : Préserver ce qui importe*, PUR.
- DUMAS, Claude. 2012. « Mobilité des personnes âgées ». *Gérontologie et société*, n° 141: 63-76.
- GEBOY, Lyn, Keith Diaz MOORE, et Erin Kate Smith. 2012. « Environmental Gerontology for the Future: Community-Based Living for the Third Age ». *Journal of Housing for the Elderly* 26 (1-3): 44-61. doi:10.1080/02763893.2012.651375.
- LORD, Sébastien, Florent JOERIN, et Marius THÉRIAULT. 2009. « Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards âgés ». *Cybergeog: European Journal of Geography*. doi:10.4000/cybergeog.22090.
- MARTUCCELLI, Danilo. 2006. *Forgé par l'épreuve : l'individu dans la France contemporaine*. Colin.
- ORFEUIL, Jean-Pierre, Fabrice RIPOLL, et Claire HANCOCK. 2015. *Accès et mobilités : les nouvelles inégalités*. Gollion: Infolio.