

6 juillet 2023



# SENIORS ET CONSENTEMENT – I

Table de réflexion autour de la mobilité

Quel regard les seniors portent-ils sur leurs problèmes de mobilité ?

Renoncer à conduire sa voiture : un processus décisionnel complexe

Mener une réflexion collective pour questionner et débattre sur ce que signifie « consentir »



## 1. Vieillir et conduire : prendre ses responsabilités

Le consentement devient une notion de plus en plus centrale dans nos sociétés, et ceci à tout âge. La montée de valeurs telles que la dignité et l'autonomie a participé à transformer les anciennes pratiques, notamment médicales. Depuis 2002, la législation relative aux droits du patient spécifie qu'il est primordial de recueillir son consentement au préalable. Ainsi, « les besoins objectivés de la personne malade ou vulnérable ne suffisent plus à justifier l'intervention. Encore faut-il, pour être légitime, que celle-ci ne force pas la volonté du sujet et, mieux encore, soit le résultat de sa volonté éclairée<sup>1</sup>. » Le plus souvent, consentir prend sens lorsqu'il est question de santé ou de prise en charge. Pour autant, nous considérons que les enjeux et les réflexions que suscite cette notion peuvent se rapporter à des champs tout autres – comme celui de la mobilité. Dans la suite de cette analyse, nous verrons en quoi le renoncement à la conduite automobile présente des similarités avec l'acte de donner son consentement.

Ce qui nous intéresse ici est de comprendre la manière dont se fonde la prise de décision (conduire ou ne plus conduire), dont se construit ce « travail de production de l'acceptation<sup>2</sup> ». Pour cela, nous avons organisé, pendant deux heures, une table de réflexion avec une douzaine de seniors.

De cet échange, il est alors ressorti que la démotivisation implique l'élaboration de tout un processus décisionnel complexe, lequel ne se limite jamais au seul fait de rester en conformité avec le cadre légal ou de choisir de façon libre et éclairée... Les besoins, les souhaits, les contraintes ou encore les intérêts de chacun sont aussi à prendre en considération. Le difficile équilibre entre liberté d'un côté, sécurité et responsabilité de l'autre, montre par exemple que la question du consentement ne se résoudra qu'en tenant compte de la situation vécue par les seniors eux-mêmes. C'est donc son application pratique, non sa théorisation éthique et juridique, qui est au cœur de notre propos.

En Belgique, le vieillissement n'est pas reconnu comme un processus aboutissant *in fine* à une incapacité de conduire. Cela signifie que « l'âge en tant que tel n'est pas considéré comme une maladie et n'est donc pas en soi une contre-indication médicale, ni une raison directe pour une évaluation de l'aptitude à conduire<sup>3</sup> ». Un automobiliste doit satisfaire aux normes médicales fixées par la loi – être en pleine possession de ses moyens – et ce quel que soit son âge. Il reste toutefois admis que vieillir engendre « des difficultés susceptibles de ne plus garantir la conduite d'un véhicule en toute sécurité<sup>4</sup> ». C'est pourquoi les seniors belges constituent un public cible, au même titre que les jeunes conducteurs, des campagnes de sensibilisation routière menées par les pouvoirs publics.

Ainsi, les services du CARA (Flandre et Région de Bruxelles-Capitale) et du DAC (Wallonie) vont encourager les automobilistes âgés à se faire évaluer en cas de doutes sur leur bonne conduite. Ils les rassurent en mettant en avant le fait que seul un faible pourcentage d'entre eux se voient déclarés totalement inaptes (5 % pour l'année 2021). Dit autrement, il ne s'agit jamais de sanctionner, mais

plutôt de trouver un équilibre entre les besoins de mobilité et les enjeux de la sécurité routière. Des solutions adaptées permettent de sortir du tout ou rien en proposant des alternatives et de concilier ainsi la pratique automobile avec les difficultés inhérentes à la vieillesse : rayon limité, conduite de jour, véhicule adapté, etc. Malgré l'existence de ces services, c'est bien au conducteur de prendre la décision de faire évaluer son aptitude à la conduite. Cette responsabilité juridique et morale incombe à chacun d'entre nous. Notre entourage ne pourra jamais nous obliger à arrêter la conduite parce que nous prendrions des risques ou que nous serions devenus un danger au volant. Seul un médecin pourra nous renvoyer vers le CARA ou le DAC, qui prendra une décision après une évaluation de nos compétences.

Évidemment, cette responsabilisation des citoyens reste ambivalente. Elle est à la fois volontaire et obligatoire : continuer de conduire alors que notre état de santé ne nous le permet plus revient à commettre une infraction. Quel cruel paradoxe que d'être tenu pour responsable d'évaluer et de reconnaître son irresponsabilité au volant...

## 2. Consentir : un processus décisionnel complexe

Sur les 7219 dossiers ouverts par le CARA en 2016, 35.4 % des candidats avaient plus de 65 ans. Dès lors, on peut estimer le nombre de seniors évalués pour toute la Belgique à 2556. Nous imaginerons facilement que le nombre de conducteurs âgés qui limitent leur conduite (voire l'arrêtent de façon définitive) chaque année soit, en réalité, supérieur... C'est bien ce *chiffre noir* qui rend pertinente la question du consentement en matière de conduite automobile. Qui sont les conducteurs âgés qui arrêtent sans même se faire évaluer par les experts du CARA/DAC ? Pourquoi le font-ils ? Et surtout, comment cette prise de décision s'opère-t-elle ?

Aucun des participants de notre table de réflexion n'avait encore fait évaluer son aptitude à conduire. Pour autant, la plupart d'entre eux ont montré, à travers leur discours, une certaine intériorisation de cette responsabilité qui leur incombe : en fait, renoncer la conduite quand l'on ne s'en sent plus capable, « ça se fait un peu naturellement, non ? » Et lorsque l'on creuse davantage ce *naturellement*, nous observons que les seniors trouvent normal d'être pleinement concernés par la question de leur aptitude au volant. Les extraits retranscrits ci-contre montrent que les seniors *se limitent en évaluant leurs propres limites* – sans forcément faire référence au cadre fixé par la loi ni même passer par les services du CARA ou du DAC.

Il s'agit-là de ce que l'on pourrait désigner comme une « évaluation profane<sup>5</sup> » de leurs compétences : certains seniors jugent être encore capables de conduire dans telle ou telle situation, pour faire telle ou telle chose, tandis que d'autres renoncent à prendre le volant. Le consentement ne se théorise pas à travers de grandes réflexions éthiques et juridiques, il se vit de manière très pratique. Cela ne veut pas dire que le sentiment de responsabilité n'existe pas évidemment (qui voudrait causer un accident ?), mais que ce dernier tient toujours compte du contexte dans lequel l'on se trouve.

Consentir à être démotorisé (ou dans une moindre mesure, à devoir s'adapter) passe donc par un processus décisionnel complexe qui ne se limite pas à un choix pris de manière libre et éclairée. Ce cheminement est à la fois individuel, mais il ne fait jamais abstraction de toute une série d'élé-

### CHIFFRE-CLÉ

2556

*Nombre de seniors belges qui ont vu leur conduite être évaluée en 2016 par le CARA (le transfert de compétences aux régions, avec les services du DAC pour la Région Wallonne, date de 2019). Ils représentent plus d'un tiers du pourcentage total des dossiers ouverts (35.4 %).*

« Je ne fais plus de longues distances. Mes proches acceptent encore de monter avec moi en voiture, donc... c'est que ça va. »

« Ce n'est plus raisonnable, mais je serais encore capable de conduire. »

« J'étais Fangio avant, mais je ne prends plus les autoroutes. Je suis plus anxieuse et ma santé se dégrade ; j'en suis consciente. »

ments extérieurs. Il sera par exemple plus difficile de renoncer à conduire si nous habitons dans une zone rurale peu desservie en transports en commun. Ou si l'on dépend de nous pour chercher les petits-enfants à la garderie. Consentir à rendre son permis passe donc par un certain exercice de négociation, par un « travail de production de l'acceptation » : cela demande de parvenir à accepter ses incapacités, réelles ou perçues, et de négocier avec le regard parfois fort intrusif des autres – celui de la société comme celui de son entourage.

« Je me sens encore capable de rouler seule, mais quand ma fille et ma petite-fille sont là et font leurs commentaires sur ma conduite, je préfère donner mes clés... J'en ai marre ! »

« Je préférerais que l'on me dise si je deviens un danger pour la sécurité... mais ce jour-là, il faudra vraiment mettre des gants. »

### 3. Le faire avec : une épreuve inégale

Une situation n'est pas une autre. Il apparaît que parfois « l'usage de l'automobile est pris à témoin pour manifester la normalité de [son] existence<sup>6</sup> », et montrer que l'on en garde encore la maîtrise. Pour certains seniors, bien conduire, c'est bien se conduire : sur la route, dans sa vie. Ils vivront alors leur démotorisation comme une véritable « mort sociale », ils devront faire le deuil de leur automobile. D'une certaine manière, consentir à renoncer à sa voiture, c'est reconnaître que l'on vieillit... et ça, ce n'est pas toujours facile à accepter. Surtout lorsque ce sont d'autres qui nous renvoient à notre âge, à notre incapacité, à notre irresponsabilité.

C'est pourquoi la démotorisation sera parfois vécu comme un moment de transition biographique<sup>7</sup>, lequel marquera une nouvelle étape de notre parcours de vie, un palier dans l'escalier de l'avancée en âge. À l'instar de la retraite, de la ménopause, de la grand-parentalité, de l'entrée en maison de repos ou du veuvage, cette expérience pourra provoquer une réflexion sur la transformation identitaire qu'implique le fait de vieillir. Ce sont là des épreuves de la vie ordinaire<sup>8</sup>, certes complexes, mais tout à fait normales. Une participante a exprimé cette idée avec beaucoup de justesse :

« Le vieillissement est un jeu consistant à rendre ses pions petit à petit, les uns après les autres. Devant certaines choses, on se dit : c'est trop pour moi. Je m'en tiens à ce qu'il reste possible de faire. »

Ce que décrit cette dame correspond au concept de « déprise » que mobilisent de nombreux sociologues spécialisés dans le vieillissement. Ce terme désigne « une forme de réaménagement de l'existence avec l'avancée en âge : le délaissement de certaines activités de manière à conserver celles qui ont le plus d'importance pour soi<sup>9</sup> ». Rendre ses pions petit à petit 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. On se déprend d'une main pour (se) reprendre de l'autre<sup>10</sup>. On s'adapte aux changements autour de nous, on aménage, on compense et on réarrange son quotidien. Bref,

on fait avec. Il en est de même en ce qui concerne le renoncement à la conduite automobile. Lorsque les seniors ne sont pas capables de prendre le volant, il est attendu d'eux qu'ils prennent leur responsabilité et soient capables de *faire avec*...

Mais l'épreuve du vieillir est empreint d'inégalités sociales. Nous n'avons pas tous la même dépendance à la voiture pour assurer notre mobilité, et nous ne disposons pas des mêmes ressources ni des mêmes facilités pour nous adapter à ce *faire avec*. Ce que disent craindre certains participants, c'est d'avoir à se déprendre de leur véhicule sans pouvoir pour autant reprendre en main la maîtrise de leur mobilité et de leur autonomie.

Le refrain « ma voiture, ma liberté », formulé par de nombreux seniors, nous montre que l'abandon de son véhicule ne se limite pas à une question de sécurité routière. À la responsabilité viennent aussi s'ajouter des enjeux qui relèvent de l'ordre du symbolique et du pratique. En effet, comme nous l'avons vu, une voiture est à la fois un objet porteur de sens et un objet utilitaire qui donne au conducteur un fort potentiel de mobilité : nombreux sont les seniors qui dépendent de leur voiture pour se déplacer et ainsi rester actifs. Mener une réflexion autour du renoncement à la conduite automobile des seniors doit passer par une compréhension de la situation au sein de laquelle chacun se trouve.

Cela étant dit, il nous faut élargir le débat et penser les enjeux du consentement à l'aune du collectif. La dépendance de certains seniors vis-à-vis de leur véhicule est liée au fait que, dans notre société, son usage soit encore indispensable pour continuer à avoir une vie sociale. Il nous faut donc concevoir une autre façon d'assurer leur mobilité. Hormis des initiatives locales adaptées comme le taxi social, les seniors restent peu soutenus face à l'épreuve de la démotorisation. Le risque est alors qu'ils soient condamnés à renoncer, non seulement à leur permis de conduire, mais aussi à leurs droits en tant que citoyens.

« Je veux bien arrêter de conduire... Mais quelles sont les alternatives que l'on m'offre pour conserver ma liberté ? »

## Ouvrons le débat...

- En conclusion de notre analyse, nous expliquons que le *faire avec* rencontré avec l'avancée en âge est une épreuve vécue de manière inégale par les seniors. Le renoncement à la conduite automobile est considéré comme du ressort de notre responsabilité individuelle, alors que nous ne nous trouvons pas toutes et tous dans les mêmes conditions, et nous ne disposons pas des mêmes ressources pour y faire face, pour consentir à notre démotorisation.

Comment faire de cette responsabilité un enjeu collectif ? Dit autrement, que pourrions-nous mettre en œuvre, à l'échelle de la société, afin que les problèmes de sécurité routière n'entravent ni les besoins en mobilité ni les aspirations à l'autonomie des personnes âgées ?

## 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 souhaitez aller plus loin sur le sujet de la conduite automobile ?

Redécouvrez notre analyse **Seniors et Mobilité** : La conduite à l'épreuve de notre avancée en âge.

Vous souhaitez découvrir nos autres publications autour des questions relatives au consentement ? Retrouvez toutes nos analyses sur ce sujet, disponibles à la demande ou sur notre site Internet !

- **Seniors et Consentement – II** : Table de réflexion autour de la fin de vie
- **Seniors et Consentement – III** : Table de réflexion autour des lieux de vie
- **Seniors et Consentement – IV** : La contention, un mal nécessaire ?

## Références bibliographiques

- 1 Velpry, Livia, Pierre Vidal-Naquet, et Benoît Eyraud. *Contrainte et consentement en santé mentale. Forcer, influencer, coopérer*. Presses Universitaires de Rennes, 2018.
- 2 Béliard, Aude, et Alice Le Goff. 2018. « Desserrer les contraintes, structurer des choix. Le travail des professionnelles des équipes spécialisées Alzheimer ». In *Contrainte et consentement en santé mentale. Forcer, influencer, coopérer*, Le sens social, Presses Universitaires de Rennes, 39-52.
- 3 « Seniors », *Vias Institute*, Rapport de recherche n°2018-T-09-FR, 2018.
- 4 Réponse à une FAQ, voir sur le site du DAC.
- 5 Desprès, Caroline, et Benoît Eyraud. 2015. « Chapitre VI : Jusqu'à quand conduire son automobile ? » In *Alzheimer : préserver ce qui importe. Les capacités dans l'accompagnement à domicile*, Presses Universitaires de Rennes, 223-48.
- 6 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.
- 7 Caradec, Vincent. 2014. « Transitions du vieillissement et épreuve du grand âge ». In *Vieillesse et vieillissements. Regards sociologiques*, Presses Universitaires de Rennes, 273-92.
- 8 Martuccelli, Danilo. 2019. « Les épreuves, ou comment décrire la vie sociale à échelle humaine ». *Le Sociographe* Hors série 12(5): 19-41.
- 9 Gagnon. 2018. « La déprise comme interrogations : autonomie, identité, humanité ». *Gérontologie et Société* 40(155): 33-44.
- 10 Cavalli, Stefano, et Christian Lalive d'Épinay. 2019. « Face aux perturbations de la vie : déprise et reprise au grand âge ». In *Figures du vieillir et formes de déprise*, 27-48.



**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](mailto:info@ago-asbl.be)

**Analyse rédigée et mise en page par :**

Marin Buyse

**Avec le soutien de :**

