

## RAPPORT DE FIN D'ETUDE

SUBVENTION Fondation MAIF  
Convention de recherche : n° 00/912/18/609

Avril 2003

*La conduite automobile après 60 ans*

*Représentations et vécu subjectif des  
personnes concernées*

Laboratoire de Psychologie : *Famille et de la Filiation*, (EA3071)

Sous la direction de Mr. Serge LESOURD, Professeur  
12, rue Goethe – 67000 Strasbourg

# **La conduite automobile après 60 ans : représentations et vécu subjectif des personnes concernées**

**Responsable scientifique et responsable de la rédaction :**

**Laure Razon, MCU**

**Chercheurs ayant participé à la rédaction de cette étude :**

- Laure Razon (MCU)
- Anne Thevenot (MCU)
- Liliane Goldsztaub (MCU)
- Sophie Sturm (Doctorante, ATER)
- Céline Kopp (Doctorante, allocataire de recherche)

**Chercheurs ayant participé à cette étude :**

- Laure Razon (MCU)
- Anne Thevenot (MCU)
- Marie-Paule Chevalérias (MCU)
- Liliane Goldsztaub (MCU)
- Marie-Claude Casper (MCU)
- Marie-Lorraine Pradelles-Monod (MCU, HDR)
- Sophie Sturm (Doctorante, ATER)
- Céline Kopp (Doctorante, allocataire de recherche)

**Référence du rapport :**

RAZON L., THEVENOT A., GOLDSZTAUB L., STURM S., KOPP C.

La conduite automobile après 60 ans : représentations et vécu subjectif des personnes concernées.  
Rapport de fin d'étude. Convention avec la fondation MAIF, Laboratoire de psychologie clinique :  
famille et filiation, ULP, 87 pages.

## **SOMMAIRE**

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>METHODOLOGIE</b>	<b>12</b>
	2.1 Entretien de groupe	13
	2.2 Questionnaire	14
	2.3 Entretien individuel	15
<b>3</b>	<b>ENTRETIEN DE GROUPE : ANALYSE DES PREMIERES REPRESENTATIONS</b>	<b>17</b>
	3.1 Motifs explicites et implicites concernant la participation à cette recherche	18
	3.2 Les champs d'exploration	19
	3.2.1 Place et fonctions de la voiture	20
	3.2.1.1 Fonctions liées à l'environnement du conducteur	20
	3.2.1.2 Fonction liée à l'utilisateur	20
	3.2.2 Evolution de l'environnement : des techniques aux infra-structures	21
	3.2.3 Evolution de la conduite au fil de l'âge	22
	3.2.3.1 Les signes du vieillissement à l'œuvre	22
	3.2.3.2 Evolution du lien vieillissement – conduite automobile	23

3.2.3.3	Conduite actuelle et rapport à l'environnement	24
3.2.3.3.1	Le comportement de l'autre	24
3.2.3.3.2	Les accidents	24
3.2.3.3.3	La place du passager	25
3.2.3.4	Evolution de leur conduite : perspectives d'avenir	25
3.3	Synthèse et ouverture	27
<b>4</b>	<b>ANALYSE DES DISCOURS ET DES REPRESENTATIONS</b>	<b>30</b>
4.1	Pour quelle(s) raison(s) pensez-vous que la voiture vous est indispensable ou ne vous est par indispensable ?	31
4.2	Comment se décide qui conduira pour tel ou tel déplacement ?	33
4.3	Que pensez-vous du déplacement par les moyens de transport en commun ?	34
4.4	Avez-vous constaté des changements au cours des dernières années dans votre façon d'utiliser différents modes de transport ?	35
4.5	Y a-t-il eu un changement récent dans votre vie ?	36
4.6	Quelles difficultés rencontrez-vous lorsque vous êtes au volant d'une voiture ?	38
4.7	Est-ce que votre âge a eu des effets sur votre manière de conduire ?	39
4.8	Selon vous qu'est-ce qui pourrait améliorer <b>la</b> conduite automobile ?	40
4.9	Selon vous qu'est-ce qui pourrait améliorer <b>votre</b> conduite automobile ?	42
4.10	La présence de quelqu'un dans le véhicule a-t-elle un effet sur votre conduite automobile ? Si oui, comment ?	44
4.11	Qu'est-ce que c'est qu'un accident pour vous ? (Quelle définition donneriez-vous d'un accident automobile ?)	45
4.12	Communément, les personnes ont des réticences à parler de leurs accidents, qu'en pensez-vous ?	47
4.13	Pouvez-vous raconter un accident qui vous est arrivé ?	48
4.14	Pour quels motifs arrêteriez-vous de conduire ?	50

4.15 Dans certains pays, l'âge peut être un motif pour arrêter la conduite automobile, comment envisagez-vous cette idée ?	52
<b>5 VECU SUBJECTIF</b>	<b>54</b>
5.1 Analyse de l'entretien avec M. Y (66ans)	55
5.1.1 Fonctions de la voiture	56
5.1.2 Rapport à la voiture et à la conduite	57
5.1.3 Conduite automobile et environnement	58
5.1.4 Processus de vieillissement et conduite automobile	59
5.1.5 Synthèse : M. Y., en début de cheminement	61
5.2 Analyse de l'entretien avec Mme F. (70ans)	61
5.2.1 Les fonctions de la voiture	61
5.2.2 Son rapport aux accidents	62
5.2.3 L'évolution de sa conduite	63
5.2.4 Le rapport au temps	63
5.2.5 Synthèse : Mme F., une difficulté à s'interroger (bien qu'elle participe à la recherche)	64
5.3 Analyse de l'entretien avec M. H. (62ans)	65
5.3.1 Qu'est-ce qu'une voiture ?	65
5.3.2 Evolution de la conduite	66
5.3.3 Les questions des accidents	66
5.3.4 La question du vieillissement	67
5.3.5 Le rapport aux règles	68
5.3.6 Synthèse : M. H., une absence de remise en question	69

5.4 Analyse de l'entretien avec Mme X (61ans)	69
5.4.1 Rapport à la conduite et à la voiture	70
5.4.2 Conduite et vieillissement	70
5.4.3 Entre deux âges : trouver ses repères	71
5.4.4 Synthèse : Mme X., dans un processus d'interrogation, d'évolution et d'adaptation	73
<b>6 SYNTHÈSE GÉNÉRALE ET QUESTIONNEMENT</b>	<b>74</b>
6.1 La voiture : un lien vital	75
6.2 Les enjeux de l'accident	76
6.3 Conduite automobile, vieillissement et adaptation	77
6.4 Repenser la conduite	78
<b>7 BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>80</b>
<b>8 ANNEXE : Questionnaire</b>	<b>83</b>

# **1. INTRODUCTION**

Dans la littérature médicale, la notion de vieillissement renvoie le plus fréquemment à l'idée d'un ralentissement des fonctions corporelles et de pertes des aptitudes tant sensorielles qu'intellectuelles.

Cette notion de perte se retrouve également dans le champ social, par la cessation de certaines activités, la première étant l'activité professionnelle. Les enquêtes sociologiques pointent, d'ailleurs, que différentes variables interviennent dans le processus de vieillissement : l'état de santé, le niveau socio-économique, l'état civil (marié, veuf, divorcé, célibataire), le lieu de résidence... Mais d'autres éléments entrent également en ligne de compte : les variables intrapsychiques liées à l'histoire du sujet.

D'un point de vue psychologique, le maintien de l'insertion dans le monde environnant entraîne, au moment de la retraite professionnelle, une crise nécessitant des réaménagements. Ce moment de bascule est variable d'une personne à l'autre; il dépend en partie des investissements, principalement narcissiques et libidinaux pour l'activité professionnelle dans la vie du sujet et en partie des capacités de ce dernier à faire le deuil d'un avant afin d'accéder à un rapport différent à la vie, à sa vie.

Les enjeux narcissiques impliquant l'estime de soi mais également l'image que l'autre renvoie de soi et celle que le sujet a de lui-même, sont vivement touchés par ce processus de réaménagement. «Dans le "vieil âge", la dévalorisation narcissique et une mauvaise image de soi jouent un rôle capital dans la relation à l'autre et donc par réciprocité, dans la perception de l'autre» [19, p.23] Ainsi, certaines personnes n'arrivent pas à ce dépassement et sombrent dans une dépression pouvant les mener rapidement à un désintérêt pour la vie et parfois la mort pointe en ligne de mire. Cependant la plupart des retraités réussissent à investir d'autres pôles qui renforcent leur insertion sociale et familiale.

«Les activités ayant trait à la religion, aux loisirs, aux relations amicales ou de voisinage peuvent continuer à être investies, et peuvent même être renforcées» [3, p. 43]

Nous le savons, «le maintien d'intérêts et d'investissements objectifs jusqu'au terme de la vie

repose sur l'aptitude du Moi à s'assurer la permanence d'identifications qui le soutiennent» [19, p. 48]

En ce sens, la voiture s'avère un outil indispensable pour le sujet qui pourra maintenir un lien avec son environnement.

L'âge social de la retraite, comme repère social, engage le sujet à se confronter psychiquement à son vieillissement articulé à son passé, mais aussi à son avenir où la question de la mort surgit plus vivement qu'auparavant. D'un côté la société signifie en quelque sorte aux retraités qu'ils "ont fait leur temps" et le processus physiologique du vieillissement leur rappelle que "le temps leur est compté". C'est entre ces deux paramètres que souvent le sujet devra dorénavant trouver un nouveau mode de vie.

En outre, l'âge en tant que tel, n'indique rien d'un sujet, ce qui importe c'est comment celui-ci s'inscrit dans son âge et ceci à chaque époque de sa vie. Ce qui amène toute personne à évoluer renvoie à un perpétuel mouvement d'adaptation et donc de réaménagement entre ses enjeux psychiques et le contexte qui l'environne. En effet à tout âge des réaménagements psychiques sont à élaborer, cela n'est pas spécifique au troisième ou quatrième âge.

Les capacités d'adaptation du sujet au milieu environnant passent notamment par ses capacités à le percevoir puis à l'intérioriser. En ce qui concerne les personnes âgées, elles doivent s'adapter non seulement aux transformations liées à leur avancée en âge mais aussi à un environnement qui lui aussi est en constant changement. Il se crée à partir de là un écart plus ou moins important, menant certaines personnes à la solitude, d'autres se défendent en mettant le milieu en cause "le monde n'est plus ce que c'était", d'autres enfin trouvent des modes d'ajustements souvent compensatoires et suffisamment appropriés pour continuer à s'inscrire et se sentir inscrits dans leur environnement.

«Le ralentissement du métabolisme, les altérations sensorielles, les difficultés motrices, ainsi que différents troubles susceptibles de survenir avec l'âge finissent par atteindre un seuil à partir duquel le sujet n'est plus capable d'assurer sa stabilité interne sur la base du type d'interaction avec le milieu qui, jusqu'alors, assurait son adaptation. La personne se retrouve alors dans une situation de crise, d'échec adaptatif qui ne peut se maintenir très longtemps tel quel. Une démarche élaborative est alors nécessaire pour éviter l'effondrement psychologique qui à cet âge peut d'ailleurs retentir fortement sur la santé» [3, p. 162]

Mais comme le recense cet auteur, au troisième âge, de nombreux compartiments de la vie du sujet sont mobilisés du côté des pertes et deuils : «ce qui caractérise le vieillissement, tous les auteurs le soulignent, c'est le phénomène d'accélération des pertes, d'accumulation des deuils à réaliser dans tous les domaines de l'investissement objectal, qu'ils soient sexuels ou sublimatifs. Le sujet

vieillissant ne peut éviter de rencontrer toute une cascade de perte : perte de son conjoint, d'amis, de proches, d'enfants parfois; perte de son métier, de ses relations sociales; perte de sa motricité, de sa force, de son adresse, de sa beauté.» [3, p.94]. Tout ceci ne peut être supportable que dans la mesure où la personne aura la possibilité de renforcer ses investissements existants ou d'en trouver de nouveaux.

De plus, cela amène le sujet à s'interroger sur la question du narcissisme, de l'estime de soi, de l'image que les autres posent sur lui et que le sujet pose sur lui-même. «Dans le "vieil âge", la dévalorisation narcissique et une mauvaise image de soi jouent un rôle capital dans la relation à l'autre et donc par réciprocité, dans la perception de l'autre» [19, p. 23]

«Depuis la seconde moitié du XXIème siècle, la voiture est devenue le premier moyen de mobilité» [14, p. 636]. Mais au-delà, la voiture constitue un instrument d'autonomie et d'intégration sociale prédominant, et ceci à tout âge. Ainsi, «interdire la conduite à un vieillard est un facteur de désocialisation» [7, p. 28]

Du fait de l'augmentation de la proportion de personnes âgées suite à l'allongement de l'espérance de vie et d'autre part du fait de l'augmentation du volume de la circulation routière, de nombreux travaux s'interrogent sur la place qu'occupe, comme entité singulière, la personne âgée dans ce contexte. Ce qui est interrogé, ce sont ses compétences et aptitudes, avec l'idée sous-jacente d'une potentielle catégorie de "conducteurs à risques" comme le seraient par ailleurs les jeunes conducteurs pour d'autres raisons.

Bien sûr nous sommes en accord avec Michèle Moessinger lorsqu'elle rappelle que "l'aptitude à conduire suppose d'avoir les capacités mentales et physiques nécessaires pour assumer la tâche de conduite en toute sécurité pour soi-même et les autres usagers" [16, p. 25]

Les différents points que nous venons de rappeler nous ont conduit à mettre en œuvre une recherche afin d'étudier une même population sous des angles différents et complémentaires. Pour résumer, si l'équipe de recherche du CEPA se centre sur la mesure du sujet dans son rapport à la conduite, notre recherche, elle, se centre sur les représentations et vécus de ces mêmes sujets vis-à-vis de leur conduite. Ces deux approches permettent de donner une unicité au sujet dans son lien à la conduite automobile.

Notre approche de la personne âgée et de son rapport à la conduite automobile se fera donc sous l'angle psychologique, il ne s'agira pas de mesurer ses compétences ou ses performances en matière de conduite, mais d'écouter et d'analyser ce qu'elle a à nous dire sur le sujet. En effet, la majorité des recherches omettent cette dimension. Tout au long de notre travail, nous nous sommes centrés sur les représentations et les vécus de notre échantillon, en questionnant les enjeux psychiques qui les sous-tendent. Cela pourrait se résumer par la question suivante: à travers la conduite automobile,

que se joue t-il pour le sujet ?

Nous avons par conséquent basé notre recherche sur les trois axes suivants : représentations du vieillissement, représentations de la et de leur conduite automobile et enfin représentations de l'accident. L'analyse de ces représentations nous indique les enjeux, liés de manière à la fois singulière (au sens de la représentation unique du sujet) et à la fois collective, présents dans ces trois domaines d'exploration.

Les hypothèses soutenant notre recherche furent ainsi les suivantes:

- Il existe différentes modalités du vieillissement et du rapport que chacun entretient avec son propre vieillissement. Par conséquent, ce rapport au vieillissement détermine une manière singulière de vivre, mais surtout de se représenter, la conduite automobile.
- Il découle de cette hypothèse que les représentations tant du vieillissement que de la conduite automobile jouent un rôle central dans la manière de conduire en tant que personne âgée.
- Le rapport à l'accident diffère d'une personne à l'autre, étant donné que chacun n'y met pas les mêmes représentations, mais aussi parce que le vécu et le cortège affectifs et émotionnels sont toujours singuliers. L'une des hypothèses concerne la dimension traumatique, mais au-delà le rapport à la mort, qu'éveille la conduite et plus spécifiquement lorsqu'il y a eu un accident impliquant directement ou non la personne.

En conséquence, notre démarche ne s'inscrit pas dans une comparaison entre le groupe des accidentés et celui des non-accidentés puisque la question du vieillissement ne se pose que dans la singularité d'un sujet que ce soit au niveau corporel ou au niveau psychique. Ainsi, il n'existe pas de lien direct de cause à effets entre vieillissement et augmentation de l'accidentologie.

## **2. METHODOLOGIE**

## 2.1 Entretien de groupe

La démarche de recrutement des personnes retenues pour notre travail fut menée par l'équipe du CEPA.

Huit entretiens de groupe, de six à dix personnes (soit un total de soixante-deux participants) furent menés selon la disponibilité des participants ne tenant ainsi pas compte, des critères d'accidentologie, d'âge et de sexe.

Dans les locaux de l'université deux chercheurs par groupe se répartirent ainsi le travail: l'un menant l'entretien, l'autre prenant en note les paroles de chacun des protagonistes. Le choix de la prise de notes plutôt que l'enregistrement se fit afin d'éviter un décryptage où quelquefois les paroles se superposent, la prise de notes évite cet inconvénient.

Les entretiens durèrent de une heure à une heure trente. Un premier temps fut consacré au cadrage de ces entretiens : limites de temps, inscription de la recherche dans l'appel d'offre de la fondation Maif, énoncé des règles des échanges de parole : respect de la parole de chacun, anonymat et confidentialité. Une fois les éléments déontologiques et le cadre rappelés, nous sommes entrés dans le vif du sujet.

La première question concernait leur investissement dans cette recherche:

- Qu'est-ce qui vous a motivé à répondre à l'appel de la Maif ?

Puis suivaient les questions ouvertes directement en lien avec la recherche, néanmoins l'ordre d'apparition des questions ne fut pas forcément celui indiqué ci-dessous, mais variable selon l'évolution des échanges:

- Qu'est-ce que cela signifie pour vous aujourd'hui d'avoir une voiture ?

- Qu'est-ce que conduire une voiture pour vous ? Aujourd'hui et autrefois ?

- Comment percevez-vous l'évolution de la conduite ?

- Dans quelles circonstances prenez-vous votre voiture ?

- Est-ce que l'âge change quelque chose dans la conduite ?

- Avez-vous eu des accidents ?

- Est-ce que vous envisagez votre vie sans voiture ?

Comme cela est commun dans les phénomènes de groupe, la manière d'investir la parole est

fonction de chacun, de ses appréhensions face à une prise de parole et au regard de l'autre, donc l'engagement est le plus souvent timide en début d'entretien et plus nourri au fur et à mesure que la confiance s'installe. Parfois certaines personnes ont tenté de mobiliser la parole et d'affirmer leurs idées, mais le chercheur était là pour éviter un sentiment de domination, ainsi chacun des participants a eu l'opportunité de s'exprimer.

En recouvrant nos trois champs d'investigation : conduite, accident, vieillissement, ces entretiens nous ont permis de faire ressortir l'ensemble des représentations dominantes, afin de construire le questionnaire, deuxième étape de la recherche.

## 2.2 Questionnaire

En articulation avec l'équipe du CEPA, nous avons élaboré un questionnaire avec des questions fermées et des questions ouvertes, recouvrant majoritairement les mêmes domaines. Ceci permettant à la fois d'analyser de manière quantitative et qualitative les réponses. Notre équipe a essentiellement travaillé à partir des questions ouvertes.

La construction du questionnaire devait répondre à l'exigence de notre recherche et donc parcourir les axes qu'elle mobilise. De plus la construction d'un questionnaire ne peut se faire que dans une logique, plus ou moins objective du chercheur, poussant parfois le sujet questionné dans des représentations l'impliquant peu (**la** conduite) et parfois l'interpellant directement (**votre** conduite) dans son propre vécu. Deux angles d'approche différents où néanmoins le sujet parle toujours de lui. La pertinence des questions dans leur formulation, et au-delà par rapport aux représentations et vécus subjectifs qu'elles interpellent, n'a pu se réaliser qu'à partir de l'analyse des entretiens de groupe. Celle-ci nous a en effet, permis d'être au plus proche de la manière dont la conduite automobile et en lien avec le vieillissement peut se poser pour une majorité de personnes. Si les questions sont standardisées, identiques pour chacun, elles ouvraient à des réponses permettant d'accéder à la singularité des approches.

Le nombre relativement restreint de questions s'inscrit également dans la nécessité de ne pas laisser la personne qui s'engage dans la réflexion. Nous avons essayé d'offrir un espace de liberté de réponse même si nous avons délimité le nombre de lignes : chacun pouvant s'engager selon son temps et son investissement dans la recherche.

Les questionnaires ont été donnés sur papier à chacun des participants. Nous avons en effet choisi de ne pas leur demander de répondre à un enquêteur afin qu'ils se sentent plus libres dans leur manière d'investir les questions et de réduire leur désir éventuel de satisfaire l'enquêteur.

Néanmoins, nous ne pouvons pas nier que le désir de donner une bonne image d'eux-mêmes puisse influencer leurs réponses. Il est illusoire de penser qu'une méthode d'investigation peut gérer tous les biais se présentant dans une recherche.

Nous fûmes agréablement surpris de l'importante mobilisation des participants qui nous a permis de recueillir l'ensemble des questionnaires. Bien sûr nous ont échappé les modalités (seul ou en commun) et le temps accordés à ce questionnaire. Cependant si l'on se réfère aux réponses, peu sont courtes et furtives. La majorité des participants a pris le temps d'inscrire son opinion, de développer voire même de rajouter des pages. Difficile bien sûr, une fois encore, de mesurer par là les enjeux de résistance ou de séduction envers les chercheurs et le commanditaire de la recherche. Ils existent incontestablement, nous les avons repérés lors des entretiens de groupe, mais ici il nous est difficile de les analyser dans l'impact des réponses.

Malgré ces réserves, dans ces questionnaires nous entrons directement dans l'univers de chacun des participants, que ce soit à travers le contenu de leurs réponses, mais surtout dans leur manière d'élaborer leurs réponses à travers les idées avancées et les mots employés. D'ailleurs dans la rédaction de l'analyse nous ne manquerons pas d'y faire constamment référence.

L'analyse du questionnaire se fonde d'une part sur un relevé systématique des différentes thématiques apparues, des plus prédominantes aux plus atypiques. Néanmoins notre analyse n'est pas quantitative, cette partie correspond au questionnaire mené par l'équipe du CEPA. Il s'agit donc dans notre démarche de "mettre en mots" ce qui est restitué le plus souvent en chiffre dans les recherches sur la conduite automobile et les personnes âgées.

Le deuxième niveau de l'analyse s'étaye sur une interprétation de ce que le psychologue clinicien peut entendre, dans le discours de chacun, des enjeux psychiques sous-jacents, des complexités et paradoxes pouvant émerger.

### **2.3 Entretien individuel**

Pour choisir les personnes à interviewer, nous avons dans un premier temps repéré à partir des entretiens de groupe et des questionnaires, les sujets pouvant être représentatifs de certains points dont nous souhaitons approfondir l'exploration. Par exemple, des personnes ne se remettant pas en cause, ou à l'inverse des personnes conscientes de leur vieillissement et de l'évolution de leur conduite, de la place qu'occupe la voiture dans leur vie...

Ensuite, avec l'équipe du CEPA, nous avons croisé nos choix, vérifié qu'ils correspondent à la fois à la représentativité de nos résultats et à ceux issus des deux groupes : témoin et sinistré, distingués

par l'équipe CEPA.

Sur un pool de six entretiens, nous présenterons ici l'analyse de quatre d'entre eux, deux réalisés avec des hommes et deux avec des femmes, entretiens représentatifs des éléments émergeant des deux premières phases de la recherche.

Nous avons choisi d'enregistrer ces rencontres afin de garder toute leur richesse aux propos tenus, mais aussi afin que ce corpus puisse être analysé au plus près des formulations et des mots employés mais aussi afin d'être au plus proche de la dynamique psychique du sujet. Ceci permettant une analyse beaucoup plus fine et pertinente des enjeux conscients et quelquefois inconscients que nous avons pu saisir dans chaque entretien.

Néanmoins notre démarche et le cadre ne s'y prêtant pas, ne vise nullement à étudier la psychologie et psychopathologie du sujet ; comme nous le verrons notre analyse est du côté du contenu patent et latent à partir d'un thème donné par le chercheur.

L'entretien est l'outil principal du chercheur en psychologie clinique. Il s'inscrit dans le cadre d'une demande du chercheur et nécessite l'analyse de ce qui le mobilise dans cette démarche ainsi que des enjeux présents pour la personne acceptant de répondre à sa demande.

Il y eut un entretien unique avec chacune de ces personnes, d'une durée d'environ trois-quarts d'heure. Les entretiens se basant certes sur la libre association des pensées de l'interviewé, n'en furent pas moins semi-directifs, dans la mesure où d'une part ils comportaient une question de départ commune à tous (comment se passe la conduite pour vous, aujourd'hui ?) et d'autre part les trois axes: conduite, vieillissement et accidentologie, devaient être abordés par le chercheur. Ces relances s'appuyant sur le fil du discours de l'interviewé, en étroite articulation avec ce que nous pouvions entendre de sa parole lors de l'entretien. Bien évidemment il était nécessaire de ne pas introduire la pensée, l'implication, voire même le jugement conscients du chercheur dans sa manière de mener l'entretien.

Après une retranscription aussi fidèle que possible des propos tenus, l'analyse du contenu de chaque entretien fut principalement une analyse thématique, c'est-à-dire reposant sur un repérage des thèmes abordés réunis ensuite en catégories. Un premier niveau d'interprétation peut se réaliser sur cette base. L'autre niveau exploré est l'analyse de l'énonciation et de son contexte d'apparition. Le sens que l'on peut y donner permet de s'intéresser aux traces de processus psychologiques à l'œuvre dans le discours. En résumé l'étude de l'énonciation est l'étude de la relation du sujet à son énoncé.

Ainsi les analyses que nous présentons dans cette partie sont sous-tendues par une même méthode mais à la différence des questionnaires où nous ne sommes pas attachés à la dynamique individuelle, ici nous mettons en exergue ce qui mobilise singulièrement chaque personne rencontrée.

### **3. ENTRETIEN DE GROUPE : ANALYSE DES PREMIERES REPRESENTATIONS**

Lorsque nous avons débuté cette recherche, l'actualité ne mettait pas autant au devant de la scène sociale et politique la conduite automobile et particulièrement celle des personnes dites âgées. Néanmoins, ce que nous ont révélé ces entretiens de groupe, c'est que les motifs implicites ou quelquefois explicites de la démarche des personnes ayant accepté de participer à cette recherche, sous-tendaient les questions émergentes si vivement actuellement. Il s'agissait pour certains d'une possibilité d'exprimer leur point de vue sur la question.

Ainsi avant d'analyser le contenu même du matériel recueilli, il semble important de prendre en compte les commentaires des participants à propos de l'enquête à laquelle ils se prêtent.

### 3.1 Motifs explicites et implicites concernant la participation à cette recherche

L'investissement de chacun des participants, s'inscrit dans une motivation et une histoire personnelle, dont nous pourrions saisir les enjeux uniquement lors des entretiens individuels, présenté en fin de rédaction. Néanmoins, ce qui ressort de manière générale, c'est un réel enthousiasme à nous parler de leur rapport à la conduite automobile. Mais que traduit cet enthousiasme ?

Pour beaucoup, on pourrait résumer ainsi leur engagement : il s'agit de « *rendre service à la MAIF* ». Ainsi, on peut par exemple entendre : « *si j'ai accepté de servir de cobaye c'est parce que je fais de la recherche, je comprends très bien le besoin d'avoir des gens qui acceptent de répondre* ».

Dans chacun des groupes reçus, pour certains les motifs implicites de leur engagement étaient liés à l'évaluation de leurs capacités : « *je viens pour savoir ce que je peux faire moi à 80 ans* », « *si dans cette recherche on nous promet une petite visite on ne refusera pas* ».

L'idée prédominante des participants tourne autour de cette représentation actuelle, repérée comme telle, que les personnes âgées seraient dangereuses au volant de leur voiture : « *maintenant on est des obstacles à la circulation* », il faudrait : « *prendre des mesures pour arrêter l'hécatombe* », « *si on pouvait faire des statistiques sur les accidents... il y a des indices qui considèrent le vieillard fautif* ».

C'est avec ce sentiment d'être mis en cause que beaucoup de participants se sont investis dans cette recherche. D'autres réactions vont également se manifester. De manière plus ou moins visible dans le discours, certains évoqueront leur questionnement par rapport à l'âge et à ses effets dans l'organisation de la vie quotidienne, d'autres écartent cette réalité, cherchent à se rassurer dans un partage des torts : « *Si les conducteurs âgés deviennent un risque, on n'est pas le seul* », « *on cherche à montrer que les jeunes font moins d'accidents que les vieux* ».

Ainsi, comme nous le verrons plus loin dans l'analyse, le danger pour certains conducteurs, c'est l'autre ou l'environnement. Pour nombre de participants, il n'y a pas lieu de stigmatiser spécifiquement la personne âgée en tant que telle. On peut faire l'hypothèse qu'il y a, en filigrane, la crainte, en étant "condamné" à ne plus conduire, d'être mis à l'écart de toute vie sociale et relationnelle.

D'emblée une majorité de participants aborde en terme défensif la question de la conduite automobile ; ceci n'est certainement pas sans liens avec le cadre de notre recherche. La question de l'âge est souvent prise dans une opposition jeunes/vieux.

S'interroger sur ses capacités et donc ses incapacités dans ce rapport au vieillissement, pose en arrière fond la question d'une mort à venir. Si bien entendu cette question là n'a pas été abordée telle quelle dans les entretiens de groupe, on peut repérer dans les entretiens individuels des manifestations d'"angoisse".

Une telle recherche, et cela de nombreux participants le soulignent, est saisie comme une occasion de pouvoir mettre en mots ce sentiment qu'il arrive un moment où conduire une voiture est perçue comme dangereux. Ce sentiment, toujours par l'intermédiaire d'une participation à la recherche, peut s'exprimer comme une généralité : *« les personnes âgées sont les premières à ne pas vouloir admettre qu'elles ne conduisent plus bien », « je ne sais pas si on a conscience qu'on n'est plus capable à un certain moment, on croit toujours qu'on a toujours plus de possibilités », « nous ne nous rendons peut-être pas compte des risques que nous courons puisque nous sommes un peu gâteux ! »*.

Allant dans ce sens, certains participants soulignent que la décision d'arrêter de conduire ne peut pas venir d'eux ( mais par une autorité compétente pouvant objectiver cet arrêt) : *« s'il était envisagé un certificat médical pour stopper la conduite, je me sentirai pas vexé de cette visite »*.

### 3.2 Les champs d'exploration

Les thématiques se dégagant de l'analyse de contenu des entretiens de groupe sont toutes une manière de signifier ce qui mobilise chacun des participants concernant leurs questions et inquiétudes liées à leur âge avançant, puisqu'il sont par cette recherche interpellés en premier lieu sur ce registre. Après avoir exploré la place qu'occupe la voiture dans la vie d'une personne de plus de 60 ans, nous développerons notre analyse sous l'angle des évolutions à la fois liées à l'environnement et à la fois liées au sujet. C'est dans cette interaction que nous pouvons restituer au plus juste les enjeux exposés par chacun.

### 3.2.1 Place et fonctions de la voiture

Pour tous la voiture est multi-fonctionnelle ; ceci allant de l'utilitaire à l'affectif. Nous avons distingué deux niveaux de rapport à la voiture : le premier s'articulant à l'environnement, le deuxième s'articulant au sujet lui-même.

#### 3.2.1.1 Fonctions liées à l'environnement du conducteur

La voiture est parlée comme un objet du quotidien des temps modernes, objet nécessaire voire indispensable, facilitant la vie de tous les jours. Par exemple, la voiture « *ça facilite pour les courses* », idée développée en relation avec un lieu de résidence plus ou moins éloigné du centre ville.

Certains soulignent la fonction utilitaire par une dimension pécuniaire : « *pour sortir le soir en ville, c'est nécessaire, sinon le taxi, 100 francs jusqu'à 3-400 francs la soirée et vous poireautez pour le bus pendant une heure* ».

L'aspect pratique se repère principalement dans le rapport à l'environnement notamment dans les aménagements urbains peu adaptés aux besoins par exemple pour le transport d'objets lourds ou encombrants.

Il y a un argument pratique toujours avancé : la voiture pallie à l'absence de transport en commun et à toute autre difficultés d'accès à un lieu. Derrière cet aspect objectif, une autre fonction de la voiture se profile : celle de maintenir le lien social.

#### 3.2.1.2 Fonction liée à l'utilisateur

La notion d'autonomie apparaît centrale pour beaucoup des participants : « *on est autonome quand on est dans sa voiture, ça signifie, non dépendance par rapport aux transports publics, c'est un moyen de liberté* », « *C'est la possibilité d'aller où on veut quand on veut* ». Elle prend toute son importance vis-à-vis de l'entretien des liens avec des membres de la famille en particulier les enfants.

Un lien "vital" à la voiture se dessine lors de ces entretiens de groupe pour se confirmer lors des étapes suivantes de cette recherche : « *on ne peut pas vivre sans voiture, car on est condamné à être mobile* », « *c'est une nécessité vitale, pour mon travail c'était une nécessité vitale et ça continue de l'être parce que je suis active dans une association et que j'ai des petits-enfants* », « *à l'heure actuelle, vivre sans voiture, c'est impossible, quand on est jeune, on en rêve, plus âgé, elle nous encombre ,mais on ne peut pas s'en passer, sinon on est confiné chez soi, regardez les handicapés* ».

Ces quelques réflexions, reflétant la pensée de l'ensemble des participants, soulignent que pour rester inséré dans la société et faire partie des actifs, la voiture reste ce qui fait lien entre soi et le monde extérieur.

Sans voiture, la vie relationnelle, familiale et sociale, se réduirait comme une peau de chagrin vouant les participants à se sentir exclue du monde environnant. La voiture, c'est utile pour : « *les sorties familiales* », « *aller chercher les petits enfants, voir les amis* », « *la voiture c'est un mal nécessaire, j'ai une fille qui est veuve avec deux petits-enfants, je suis obligée de m'en occuper* ».

L'idée, enfin que la voiture procure du plaisir est présentée comme ayant subi des transformations au fil du temps : autrefois, au temps de la jeunesse, prédominait le plaisir de la vitesse, ce sont principalement les hommes qui évoquent cela. Aujourd'hui, le plaisir est autre : il est lié à la tranquillité de rouler à un rythme où l'on apprécie les lieux parcourus, les paysages... le rapport au temps s'étant modifié : « *la voiture c'est un bain de plaisir* », « *une envie de se faire plaisir* », « *j'ai eu quatre enfants, j'en profite, je fais des haltes, c'est le plaisir de la voiture, car j'ai le choix de l'arrêt* », « *je prend du plaisir à conduire quand je ne croise personne sur la route* ».

### **3.2.2 L'évolution de l'environnement : des techniques aux infra-structures**

Pour beaucoup, la mise en relation de l'âge et de la conduite fait surgir les transformations du réseau routier et ses conséquences sur la conduite automobile qui en devient plus difficile. Une différence est soulignée entre un autrefois comme point d'ancrage et un maintenant : « *nous avons appris à conduire quand il n'y avait pas beaucoup de voitures, à l'époque on respectait les règles* », « *quand j'ai passé mon permis en 1959 on ne conduisait pas comme maintenant* ».

Les difficultés de la conduite, que rencontrent aujourd'hui les participants, relèvent pour les interviewés la plupart du temps de changements extérieurs. Leur capacité à s'adapter n'est pas mise en question mais leurs difficultés sont dites être occasionnées par l'"autre", seul responsable ou fautif : les changements environnementaux et techniques et comme nous le développerons dans le chapitre suivant les changements de comportement des autres conducteurs.

Ainsi, le développement des techniques afin d'améliorer le confort et la performance de la conduite automobile fait surgir pour le conducteur de nouveaux domaines de vigilance mais aussi de tranquillité : « *maintenant il faut être attentif au centième de seconde prêt parce que les voitures sont beaucoup plus performantes* », « *avec ce rétroviseur grossissant, j'arrive pas à trouver la distance* », « *maintenant avec l'ABS je suis plus tranquille* », « *les voitures deviennent des maisons à part entière, téléphone radio, cassette, tout cela est terriblement compliqué, tout cela veut dire de*

*la distraction, tout est fait pour nous distraire », « même la radio détourne l'attention, il faut une musique tout à fait neutre, même le chant c'est mauvais ».*

L'évolution des marquages et signalisations exige une constante adaptation au milieu extérieur. Il ressort unanimement des entretiens de groupe, une réelle difficulté à suivre cette évolution et une tendance à dévaloriser tout changement dans les modalités de la conduite automobile. En conséquence nous pouvons constater que c'est majoritairement sous des propos négatifs que cela se traduit : *« les gens qui font ça n'ont aucune formation en psychologie de la perception », « la ville est mal organisée pour les voitures », « les routes sont rétrécies c'est du rodéo plus que de la conduite », « infrastructure non adaptée à l'auto c'est aberrant entre les constructeurs de voitures et les routes », « aujourd'hui il y a beaucoup de routes donc beaucoup d'accrochages », « le conducteur aujourd'hui est très sollicité par un tas de signaux, la signalisation en France est particulièrement mal faite, elle est incohérente, les infos sont discordantes ».*

### **3.2.3 Evolution de la conduite au fil de l'âge**

#### **3.2.3.1 Les signes du vieillissement à l'œuvre**

Afin de repérer le lien entre le vieillissement et la conduite automobile, nous avons tout d'abord listé pour chaque entretien ce qui peut être dit en groupe et le plus souvent dans un consensus des effets du processus de vieillissement sur le corps. Les lieux identifiés comme ayant bougés au cours du temps n'expriment rien de bien nouveau :

- ⇒ une fatigabilité plus importante : *« la fatigue qui vient avec l'âge », la « rigidité de la nuque »,*
- ⇒ une baisse de la vue : *« nous n'avons plus l'acuité qu'il y a trente ans « j'ai arrêté tout à fait pendant deux ans, parce que je ne voyais plus assez, maintenant je me suis fait opérée »,*
- ⇒ une diminution des réflexes : *« devant un événement qui survient brusquement on a un temps de réaction plus important quand on est âgé » « mes réflexes sont moins rapides avec l'âge »*
- ⇒ une mémoire moins certaine : *« la circulation en ville : beaucoup de personnes de notre âge ne peuvent plus mémoriser les trajets qu'il faut faire, toutes les petites rues qu'il faut prendre »*

Le rapport à l'environnement peut également se traduire par ces propos : *« j'ai toujours peur que quelque chose me surprenne »* ; propos ne se référant pas uniquement au corps mais également aux

enjeux psychiques liés à la conduite automobile ou à la personnalité singulière de la personne. Cependant ce registre est difficilement accessible lors d'entretien de groupe.

### **3.2.3.2 Evolution du lien vieillissement-conduite automobile**

La question de l'évolution se pose dans une comparaison entre autrefois et aujourd'hui, entre jeunesse et vieillesse ainsi qu'entre les aspects positifs et négatifs de celle-ci :

*Autrefois*, « quand j'étais jeune j'avais une conduite sportive, petit à petit, avec l'âge, tout cela s'est assagi », « à 25 ans j'étais vexé quand j'étais dépassé par les autres, maintenant tu veux dépasser espèce d'abruti : vas-y ! », « avec l'âge on se tasse, avant j'étais plus nerveux, plus agressif, aujourd'hui je suis plus sage plus calme ».

*Aujourd'hui* : « je roule plus prudemment, plus lentement », « maintenant il n'y a plus le stress, les voitures sont plus sûres, avant quand j'étais jeune j'avais un tempérament sanguin », « moi, je n'ai plus envie de conduire plus de 250 km d'une traite », « on n'est plus dans arriver vite, c'est la promenade », « il faut limiter son kilométrage journalier, on fait une étape », « avec l'âge, j'ai remarqué qu'après les repas, il faut que je dorme », « avec l'âge, le plaisir diminue...mais je ne renoncerai pas à la voiture ».

La question de l'évolution se pose également dans cette opposition entre « jeunes » et « vieux » : « seul les feux rouges c'est pour les vieux, avec les petits enfants, ils disent que je ne roule pas assez vite », « les jeunes ont des solutions de rechange, nous non », « aujourd'hui les jeunes prennent des risques... on n'a pas tendance à conduire volontairement une conduite à risque quand on est une personne âgée ».

### **3.2.3.3 Conduite actuelle et rapport à l'environnement**

Un sentiment d'insécurité et de vulnérabilité par rapport à son environnement peut être repéré dans la parole des interviewés. Le danger lié à l'imprudence est reconnu principalement chez l'autre, qu'il soit automobiliste ou piéton alors qu'une large majorité des participants n'exprime en groupe aucune remise en question. Ce qu'ils soulignent c'est qu'ils doivent décupler leur vigilance pour s'adapter à la conduite « non-respectueuse » des autres.

Dans chaque groupe, les personnes ont pointé leur appartenance à leur classe d'âge en le comparant à la classe des "jeunes". A travers cette opposition se manifeste pour le participant la place qu'il pense pouvoir tenir dans la vie active.

### 3.2.3.3.1 Le comportement de l'autre

Le comportement de l'autre conducteur inquiète : *« c'est le non respect des limites, des autres », « les conducteurs pas raisonnables », « prévoir comment l'autre va transgresser mais on ne peut plus réagir sur les erreurs d'autrui il y en a trop », « le risque est permanent, dans certains pays l'automobiliste ralentit, chez nous vite, vite ».*

Par opposition aux autres, les personnes interrogées se mettent préférentiellement du côté du respect d'autrui et du code de la route : *« mais si on respecte la distance, il y a en permanence des gens qui vous passent sous le nez ».*

Le comportement de l'autre est également présenté comme spécifique à une catégorie de conducteurs :

- les camions : *« les poids lourds en cause dans les accidents », « les camions ça me révolse ça m'horripile »*
- les cyclistes et les rollers : *« j'ai peur des vélos et des rollers », « les vélos ça me rend malade, les cyclistes sont imprudents »*
- les piétons : *« les piétons sont aussi indisciplinés, tout le monde est indiscipliné », « on a toujours peur de renverser un piéton ».*

Derrière ces paroles visant à disqualifier la conduite ou le comportement de l'autre, on repère une réelle peur de l'accident que cela peut provoquer ou entraîner. Pour quelques personnes cela va plus loin puisque l'idée de la mort émerge clairement : *« j'ai la hantise, non, l'idée de l'accident, de tuer quelqu'un », « on a peur de tout alors, on mourra toujours si on doit rouler », « j'ai de plus en plus peur des angles morts », « le brouillard et le verglas me font peur ».*

Quelques rares personnes peuvent se penser potentiellement dangereuses : *« On est trop prudent par rapport aux entrées-sorties des autoroutes, on peut provoquer des accidents », « en faisant attention je me demande si je ne suis pas plus dangereuse », « certaines personnes âgées roulent à 40, cela peut provoquer un accident ».*

### 3.2.3.3.2 Les accidents

Les participants n'évoquent pas facilement cette thématique et lorsqu'ils l'abordent c'est toujours avec les mêmes ingrédients : l'accident est ancien, la responsabilité est attribuée à un autre dans une minimisation presque systématique de cet événement, la mise à l'écart de l'expression de l'émotion. Nous atteignons là les limites d'un travail de recherche subventionné par la compagnie d'assurance dont les participants dépendent. Voici donc quelques propos significatifs : *« moi j'ai jamais été responsable, juste deux fois sur du verglas », « trois petits accidents à cause de la marche arrière », « j'ai eu une dizaine d'accidents en 50 ans mais tous en basse vitesse », « nous avons eu*

*un accident il y a 20 ans sur une route savonneuse, il y avait du verglas...mais on n'avait rien, la voiture était à la casse », « deux accidents sans gravité pour les gens mais dommageables pour les voitures, c'était à chaque fois la faute du conducteur de gauche », « j'ai eu un accident en allant à B et la j'ai sauté directement dans la forêt, ça ça m'a... mes fils m'ont demandé si je me sentais bien, je continue à conduire, je crois pas que je représente un danger », « mon accident j'y pense mais pas de terreur, glissière de l'autre côté c'est une chance parce qu'il n'y avait pas de monde ».*

L'idée de la mort est peu présente dans la thématique de l'accident ce qui va dans le sens de l'écartement des émotions.

### **3.2.3.3 Place du passager**

L'un des thèmes relevé dans plusieurs entretiens de groupe est la place singulière qu'occupe le passager dans la voiture et son impact sur le comportement au volant du conducteur. Dans un contraste important, l'effet du passager sur le conducteur est négatif lorsqu'il déconcentre le conducteur ou à l'inverse positif lorsqu'il pallie aux limites ou même aux défaillances de ce dernier lui apportant alors une aide compensatrice.

- **Aspects entravant** : *« le passager peut être source d'accident par réaction excessive, la moindre remarque perturbe », « celui qui est à côté a des réactions brusques qui vous insécurisent », « on peut être distrait par quelqu'un qui s'agite à côté de soi », « j'ai une épouse qui est une peureuse, donc je me mets une carapace pour ne pas subir ses effets. Je sais que le danger existe, mais si j'écoutais ma femme, je serais dégoûté de la voiture, elle voit le danger partout » « je me mêle pas de la conversation ça perturbe, je risque de me tromper de bifurcation ».*
- **Aspects facilitant** : *« faire un long parcours avec un passager c'est plus agréable, on peut causer, globalement, ça se passe pas mal », « ma femme est l'élément modérateur, la vitesse lui fait peur », « parfois le passager peut voir quelque chose que le conducteur ne voit pas », « quand je roule avec les petits enfants, je respecte tout je suis hyper prudente, c'est différent quand je suis seule ».* Dans ce dernier extrait, est soulignée l'idée que la responsabilité au volant se pose différemment lorsqu'on est seul ou accompagné.

### **3.2.3.4 Evolution de leur conduite : perspectives d'avenir**

L'arrêt de la conduite est un thème particulièrement sensible à propos duquel la personne âgée se sent interpellée, témoignant parfois d'un discours social ambiant qui les bouscule. De ce discours ambiant les personnes retiennent notamment une mise à l'index de leur capacité à conduire. L'arrêt

de la conduite est très liée à l'évocation de la mort : la mort "sociale" comme nous l'avons déjà évoqué mais également la mort comme fin de vie.

Arrêter de conduire : *« comme la mort ça arrivera un jour mais il ne faut pas y penser », « ce serait une catastrophe, la dernière ligne droite avant la fin, elle fait partie de la vie », « ce serait une étape difficile à franchir, ta vie va beaucoup changer, il faut assumer mais dans la douleur, ça amènerait des changements dans ma vie », « je sais que ça viendra mais pour le moment ça va, le plus tard possible ».*

C'est avec des images fortes que la majorité des personnes abordent l'arrêt de la conduite : *« pour la personne c'est très difficile d'abandonner la voiture c'est l'amputation d'un membre », « j'abandonnerais pour cas de force majeure : retrait du permis, handicapé ».*

Tout cela souligne à quel point l'arrêt de la conduite touche au plus intime du sujet et à la nécessité vitale de rester mobile.

Nous avons mis en évidence quatre types de réaction envers une perspective d'arrêt de la conduite:

- les personnes pour lesquelles l'avenir sans voiture est inconcevable :  
*« l'arrêt de la voiture c'est OK pour les vieux canoniques », « les personnes âgées sont les premières à ne pas vouloir admettre qu'elles ne conduisent plus bien ».*
- les personnes anticipant la perspective d'un arrêt de la conduite en s'y préparant psychologiquement, en y pensant ou en trouvant des aménagements dans leur quotidien :  
*« je m'habitue à l'idée qu'un jour il faudra renoncer à la voiture. J'essaye de me consoler en me disant écologiste ».*
- Les personnes envisageant que cette décision soit prise par eux-même est en interrogation :  
*« est-ce qu'on peut l'estimer soi-même ? » : « je ne sais pas si on a conscience qu'on n'est plus capable à un certain moment, on croit toujours qu'on a toujours plus de possibilités j'ai l'impression ».* De plus, prendre soi-même la décision d'arrêter de conduire parce que l'on estime que l'on se met en danger et/ou que l'on met l'autre en danger constitue pour toute personne une décision difficile. Cette décision qui demande à être le plus objectif et honnête possible avec ses capacités trouve ses limites notamment dans la difficulté qu'il y a à s'auto évaluer
- Les personnes envisageant que cette décision soit prise par un tiers : famille, amis ou médecin. Le médecin, interlocuteur privilégié, apparaît comme celui qui pourrait le plus légitimement donner une indication d'arrêt : *« le jour où le médecin me dira que je suis*

*incapable, que je ne réfléchis plus comme il faut, il faudrait passer des tests pour la conduite et l'état général ».*

Envisager l'arrêt de la conduite fait ressortir, sans conviction, ce qui pourrait fonctionner comme critère d'évaluation. Cela porte en premier lieu sur une remise à niveau de l'évolution de l'environnement routier : *« je pense que le système français actuel n'est pas bon, le permis à 18-20 ans et conduire ensuite jusqu'à la fin de sa vie, fixer une règle arbitraire mais pas rationnelle, il y a des pays où l'on repasse un certain nombre de tests de conduite et de santé, je pense que c'est adapté, ça me paraît logique », « malgré nos âges on est amené à conduire longtemps, peut-être faut-il réactualiser ».*

En second lieu l'estimation de son état physique : *« à partir de 65 ans au moins une visite médicale ».*

### 3.3 Synthèse et ouverture

C'est le critère de l'âge qui a été utilisé pour solliciter ces personnes à participer à cette recherche et bien qu'acceptant d'y répondre positivement, il semblerait qu'elles aient vivement éprouvé cette question de l'âge comme une mise en accusation. L'idée sous-jacente pour elles étant que si l'on s'intéresse à elles en tant que catégorie d'âge c'est qu'une interrogation sur leur comportement au volant se pose plus ou moins tacitement. Par conséquent beaucoup de participants à cette recherche ont souhaité défendre leur point de vue sur la question.

Néanmoins, leur démarche est ambivalente dans la mesure où nous avons pu repérer le souhait pour certains participants de bénéficier par le biais de cette recherche d'une évaluation de leur conduite mais aussi de mener une réflexion sur leur rapport à l'environnement automobile.

Ceci pourrait s'interpréter comme le signe d'un mouvement de mise en interrogation signifiant au delà de cela les prémices d'un potentiel auto-réajustement

Nous avons retenu de cette première partie de travail que le lien à la voiture apparaît nettement s'inscrire du côté du vital, c'est-à-dire du côté du maintien de l'inscription des personnes dans des relations sociales et familiales tissées au fil du temps. Dans ce sens, on peut se demander si l'arrêt de la conduite ne risquerait pas de participer au processus de vieillissement ? Et en quoi ? L'arrêt de la conduite pose également la question de l'adaptation et de l'anticipation face à une situation

nouvelle, ce qui ne peut qu'être propre à chaque individu, mais plus encore, cette question de l'arrêt de la voiture réveille et articule pour chacun des participants l'articulation vie-mort.

L'environnement est en constante évolution, et il importe pour les personnes de l'interroger et si possible de s'y adapter afin de s'y sentir toujours inscrit. Néanmoins l'accès à l'information des changements des infrastructures ou du code de la route est à l'heure actuelle insuffisant pour que chacun puisse en tenir compte. En conséquence, le temps d'autrefois (que ce soit du côté de la jeunesse ou de l'obtention du permis de conduire), semble se poser comme un point de repère central, alors que le temps actuel, lui, viendrait signifier un écart, une différence voire une rupture avec ce repère premier. Il serait intéressant d'interroger comment chacun d'eux se positionne vis-à-vis de tout ce qui fait changement pour eux.

L'un des constats que l'on peut faire, c'est que l'évolution de l'environnement se parle principalement avec une connotation négative. Est-ce que cela soulignerait une difficulté de changement de comportement ?

Si le monde de la conduite automobile change, le sujet aussi est en constante évolution, principalement dans le processus de vieillissement dont le corps vient témoigner. Ce double mouvement d'évolution oblige les personnes à la mise en œuvre d'adaptations nouvelles à trouver. L'adaptation passant en premier lieu par une reconnaissance de ses limites, constantes ou nouvelles, et par conséquent (mais cela varie selon les sujets) par la mise en place de compensations (aide du passager dans la conduite, limitation du nombre de kilomètres, pauses plus régulières lors de long trajet...)

En conséquence la question émergeant de ces entretiens serait : comment s'adapter à son environnement en tenant compte de sa propre évolution liée à l'âge ?

La question de l'accident, quant à elle, est fortement évitée. Mais peut-elle être abordée au sein d'un groupe centré sur la question du vieillissement et de la conduite automobile ? N'est-ce pas également l'approche de la notion du danger, voire de la mort qui mobilise une difficile mise en parole ?

Sur les bases de ces réflexions, notre objectif à présent est d'interroger et d'approfondir par le biais du questionnaire individuel les aspects suivants :

- Quelle place occupe la voiture pour chacun ?

- Comment se met en mouvement l'estimation des changements : dans leur vie quotidienne, de leur environnement, de leur conduite automobile, de leur vieillissement ?
- Quel est le rapport de chacun à l'environnement ?
- Quels sont les enjeux sociaux et affectifs de l'arrêt de la conduite ?

Du fait que les accidents soient si peu évoqués, nous aimerions savoir quels sont les enjeux de ce silence et ce que chacun aurait à développer sur la question.

## **4. ANALYSE DES DISCOURS ET DES REPRESENTATIONS**

Nous proposons, sur les bases des soixante-cinq questionnaires d'analyser les différentes thématiques émergentes ainsi que les représentations associées à ces dernières. Notre objectif vise certes à mettre en avant les représentations prédominantes, mais également dans la mesure du possible à souligner celles qui apparaissent dans la marginalité, dans la contradiction ou encore dans l'originalité.

Nous argumenterons nos propos en nous appuyant sur des citations à la fois illustratives et significatives.

#### **4.1 - QUESTION N°1 : Pour quelle(s) raison(s) pensez-vous que la voiture est indispensable ou ne vous est pas indispensable ?**

Les personnes interrogées établissent, dans leurs réponses, une séparation nette entre les déplacements en ville, ne nécessitant pas obligatoirement une voiture et les déplacements à la campagne, ou dans l'agglomération, ne pouvant s'envisager sans automobile sous peine d'une sédentarisation importante les coupant lentement du monde extérieur et d'une vie active. Ainsi, la voiture est : « *indispensable pour les déplacements à la campagne, rencontres familiales, sorties pédestres, résidence secondaire* », « *elle est indispensable là où il n'existe pas de transports en commun ou pour les longs trajets avec de nombreux bagages* ».

Alors que pour son utilisation en ville, « *la voiture n'est pas indispensable, je pourrais m'en passer si nécessaire, habitant près de Strasbourg, les transports en commun sont corrects* ».

Rares sont les personnes soulignant à l'inverse que leur voiture «*est indispensable en ville* ». Les raisons invoquées apparaissent très peu développées, si ce n'est dans des contextes particuliers que beaucoup soulignent, qu'ils habitent en ville ou non : « *les courses et les sorties en ville plus spécialement le soir : concert, cinéma* ».

Tous s'accordent à penser que la voiture se présente comme « *non indispensable pour les déplacements de proximité* », mais qu'elle le devient pour les moyens et longs trajets : qu'il s'agisse d'accéder à des lieux de loisirs : « *pour faire des promenades loin de la ville* » ou pour

*des rencontres familiales : « pour me rendre chez mes enfants qui habitent à l'extérieur de l'agglomération » ou encore « pour me rendre à ma résidence secondaire qui est distante de 500 Km de ma résidence principale ».*

Le côté pratique de la voiture se lie aux distances à parcourir, mais s'y associe ou non, le côté pratique et commode d'une voiture concernant le transport d'objets encombrants et de bagages que ce soit pour des vacances, ou pour « offrir des pots de confiture à ses enfants » : *« la voiture me semble pratique, sinon indispensable pour aller faire des achats importants et volumineux en grandes surfaces », « c'est un élément de confort pour les courses », « pour un déplacement important en kilomètres, j'utilise plus volontiers la voiture (sauf en mauvaise saison en raison de conditions climatiques défavorables) car elle me permet une commodité pour le transport des bagages ».*

Mais surtout l'un des aspects central de la voiture recouvre tout ce qui offre autonomie, indépendance et liberté *« pour rester indépendante » : « quel handicap si on me la retirait, elle donne une impression de liberté... », « elle me donne une très grande liberté », « la voiture m'est indispensable pour aller où je veux, quand je veux », « la voiture est l'élément de liberté indispensable ; elle permet de n'être tributaire de personne ».*

Cette liberté permet d'éprouver ce sentiment d'autonomie que tous les conducteurs quelque soit leur âge ressentent. Reste à savoir si ce sentiment est plus intense encore lorsque la personne se sent vieillir et devoir perdre certaines formes d'autonomie.

Ainsi, derrière l'autonomie que procure « l'auto-mobile », c'est toute la continuité et le maintien du lien social et familial qui se lit. Les usagers de la voiture demeurent grâce à ce moyen de locomotion insérés dans ce qui a fait, jusque là, réseau pour eux et qui peut également les amener à créer de nouveaux liens : *« sans voiture, pas de sortie le soir, pas de spectacles, pas de bibliothèque », « pas de promenades en montagne, peu de distractions », « pas question d'aller se faire soigner ou aller chez les amis », « elle est utile pour répondre à des demandes de tiers (conduis-moi vite quelque part) », « c'est en voiture que je peux me rendre facilement chez mes enfants, d'autres proches de ma famille et des amis qui habitent loin de l'agglomération », « elle est commode pour rendre visite à ma famille qui habite à la campagne ».*

Nous pouvons le constater à travers ces multiples témoignages que tous les registres de ce qui remplit une vie (hors du champ du travail) serait plus ou moins fortement amputé sans la possession d'une voiture. Cette dernière, se présente donc comme un objet faisant relais entre l'avant et l'après retraite ; un objet témoignant d'une continuité du sujet dans son inscription dans la vie de tous les jours.

Cette dernière citation résume de manière significative la pensée dominante : *« la voiture n'est sans doute pas indispensable mais elle me facilite tellement la vie que je n'imagine pas devoir m'en passer ».*

## 4.2 - QUESTION N°2 : Comment se décide qui conduira pour tel ou tel déplacement

Pour une large majorité des personnes interrogées cette question ne se pose même pas. Le cas de figure le plus fréquent est qu'un seul des membres du foyer (généralement l'homme ou la femme lorsqu'elle vit seule) possède le permis de conduire : *« je vis seule j'assume donc tous mes déplacements », « il n'y a pas d'alternative à ce sujet puisque ma femme n'est pas titulaire du permis de conduire », « il n'y a pas de dilemme puisque mon épouse n'a pas le permis ».*

Ce que nous pouvons supposer en nous basant sur les formulations de certains hommes, formulations corroborées, d'une certaine manière par le discours de quelques femmes, c'est que ces dernières se présentent comme peu enclines à la conduite, préférant par conséquent laisser leur mari prendre le volant.

Cependant, nous ignorons d'une part si cet état de fait est récent ou s'il date de toujours, et d'autre part si le mari plus ou moins inconsciemment fait ou non confiance en la conduite de sa femme. Une marque de non confiance que l'on peut entendre quelquefois sur le ton de la plaisanterie *« ah, les femmes au volant !!! »* ne peut que favoriser une perte de confiance en ses capacités et dans le cas présent un abandon progressif de la conduite automobile : *« la question ne se pose pas car mon épouse ne veut pas conduire », « c'est moi seul qui sait conduire dans le couple et je le déplore », « je m'en remets à mon mari », « en général, c'est mon mari, qui conduit à ma grande satisfaction car je ne suis pas une fanatique de la conduite ».*

Lorsque la question de savoir qui conduira se pose, cela se règle *« par convenance du moment »* en *« commun accord »* ou encore *« d'après la tonicité ou l'envie de chacun »*. En conséquence, cela dépend du sentiment dominant du moment de chacun, pouvant également passer par le désir de se laisser transporter par d'autres personnes : *« c'est normalement moi qui conduis avec mon épouse, des amis à qui je peux rendre service, mais si quelqu'un propose de m'emmener en voiture j'accepte volontiers ».*

Outre cela, la décision de prendre le volant s'articule pour beaucoup au contexte où la conduite se réalisera. Cela n'implique donc pas uniquement l'humeur du moment mais aussi des données extérieures liées aux circonstances et aux types de trajets comme la nuit : *« au cas où la conduite devrait se situer dans la nuit ou la pénombre, mon épouse conduit (elle voit mieux que moi la nuit) », « je ne conduis pas la nuit (éblouissement) » ;*

les trajets inconnus ou longs : *« pour les trajets inhabituels, c'est mon mari », « avec mon mari, pour les longs trajets, nous nous relayons régulièrement afin de nous reposer un peu », « je le relaie sur les longs trajets ou quand il a quelques raisons (physique ou nerveuse) de fatigue », « je prends le volant lors de longs déplacements lorsque mon mari est fatigué et /ou qu'un repas a été un peu trop arrosé ».*

Le dernier point relevé concernant les réponses des participants à cette enquête interpelle la question de la possession et du partage de la voiture. Si parfois, quelques personnes glissent, implicitement ou explicitement, que seul le détenteur de la voiture en est le maître *« généralement celui auquel elle appartient »*, l'intention de la confier à d'autres mains se retrouve pour un certain nombre de personnes. Elle implique majoritairement les enfants et petits-enfants en âge de rouler : *« quand un de nos grands enfants nous accompagne, c'est lui qui conduit le plus »*, *« avec les enfants, je leur cède volontiers le volant »*, *« quand je suis avec mes enfants et petits enfants qui, tous conduisent correctement, je leur laisse volontiers le volant. Ils paraissent sensibles à cette marque de confiance et peut-être aussi contents de se dispenser d'une conduite qui peut leur paraître moins « nerveuse » que la leur »*.

Lorsque la personne n'est pas la seule à conduire au sein du foyer, nous avons pu souligner soit un comportement de non-partage où la voiture est un objet important d'appropriation et de propriété ; soit à l'inverse, une attitude de partage se réalisant suivant les circonstances : extérieures exprimant de manière voilée des appréhensions de conduite, ou intérieures liées aux désirs du moment.

#### **4.3 - QUESTION N°3 : Que pensez-vous du déplacement par les moyens de transport en commun ?**

Ce qui a été majoritairement entendu dans le terme de transport en commun, ce sont les transports de la communauté urbaine, donc sous-entendant une distance courte ou moyenne de déplacement. Bien que quelques rares fois soit souligné que pour les longs voyages, hormis la voiture, le train ou l'avion se révèlent plus ou moins pratique.

Ce qui nous intéresse à travers cette question concerne une potentielle mise en perspective, avec l'évolution du mode d'utilisation de la voiture ; perspective portant sur deux registres : le transport en commun comme alternative selon les circonstances, mais aussi appréhender si l'âge favorise un changement de comportement dans les modes de déplacement.

De manière évidente, les personnes habitant au centre ville ou en légère périphérie se sont senties plus spécifiquement impliquées par cette question.

Leurs réponses se divisent en aspects positifs ou négatifs, avec quelques nuances selon les circonstances pour quelques personnes.

Certains pointent une utilisation régulière : *« je les utilise toute la semaine, mais surtout le tramway très fréquent et commode, qui est à quelques minutes de chez moi. J'ai d'ailleurs l'abonnement tous les mois »*, *« je les utilise pour les déplacements en ville »*.

Plusieurs jugent les transports en commun selon les contextes d'utilisation possible vis-à-vis de ce qu'ils proposent : « *les transports urbains sont tout à fait praticables sauf à certaines heures de trop grande affluence* », « *intéressant le jour pas la nuit* », « *pour les déplacements en ville sans objets encombrants* », « *c'est idéal quand les conditions de prix, de rapidité et de déserte convenable sont réunies* ».

Les aspects négatifs, quant à eux recouvrent de multiples registres : « *ils comportent des contraintes : horaires et destinations. Raisons pour lesquelles nous les évitons au maximum* », « *si on veut faire des courses pesantes, ce n'est guère possible* », « *actuellement avec l'insécurité qui règne dans les transports en commun on hésite* », « *les autobus, c'est presque toujours une aventure il y règne une faune parfois sympathique, mais dont le comportement est souvent limité face à des personnes qui ne sont pas de leur âge ni de leur quartier et qui ont eu une éducation différente* ».

Dans toutes ces réflexions il ne semble pas qu'il y ait une spécificité du rapport aux transports en commun concernant les personnes âgées, mais une enquête poussée et comparative pourrait affiner ces réflexions en apparence communes à tous les âges.

#### **4.4 - QUESTION N°4 : Avez-vous constaté des changements au cours des dernières années dans votre façon d'utiliser différents modes de transports ?**

Les réponses peuvent être classées en deux catégories qui s'équilibrent entre les personnes n'ayant remarqué aucun changement ; cela se traduisant ainsi dans leur rapport à la voiture : « *je suis toujours contente de conduire ma voiture* », « *non, la rapidité et la liberté que m'apportent la voiture n'ont pas été détrônées par les bus et tram* », « *j'utilise ma voiture pour diverses activités, je ne pourrais m'en passer* », « *j'étais prêt à ne me servir de la voiture qu'après avoir tenté les autres moyens de transports collectifs ; mais j'en suis revenu* », et les personnes profitant de cette question afin de s'interroger et constater quelques modifications dans leur façon d'utiliser les différents modes de transports.

Hormis, cette personne témoignant un arrêt radical de la conduite : « *je ne conduis plus depuis l'an 2000* », le changement du mode de transport s'effectue progressivement et s'oriente dans le basculement voiture vers transport en commun. Pour certains, ce mouvement s'inscrit directement dans le passage à la retraite : « *depuis la retraite j'utilise davantage le tram* », « *depuis mon passage à la retraite, j'utilise plutôt les moyens de transport en commun* ».

Si le changement de comportement est quelquefois argumenté par une amélioration du réseau bus-tramway, il ressort de manière plutôt feutrée que le vieillissement apparaisse comme un facteur central de bascule.

Le constat le plus fréquemment avancé, indique donc une « *diminution très nette de l'utilisation de la voiture* », « *la tendance est de laisser de plus en plus la voiture au garage* », « *j'utilise de plus en plus les transports en commun* », « *diminution très nette d'utilisation de la voiture. Beaucoup plus de déplacement en bus-tram-vélo. Hésitation à prendre la voiture pour des sorties à cause de la circulation sur les autoroutes périphériques* ».

Cette dernière réflexion laisse entendre, (ce que nous constaterons plus loin) que le cadre de la conduite apparaît plus difficile sur certains registres : les autoroutes, mais aussi : « *j'évite d'entrer en centre ville en voiture* », « *les rues en ville et les routes sont de plus en plus encombrées* ».

Ce qui nous surprend dans le contenu de toutes ces réponses, c'est qu'aucune personne ne lie, ou n'exprime sur papier, le fait qu'un des facteurs de ces changements puisse être articulable au vieillissement. Il y a là une mise à distance massive, alors que nous découvrirons clairement à travers d'autres approches combien le vieillissement suscite de nouveaux aménagements. Nous ne pouvons, dans ce qui apparaît être des défenses inconscientes, qu'entendre que l'abandon progressif de la voiture ne peut se réaliser sans qu'un questionnement sur l'évolution de son corps, de ses limites, mais aussi de ses appréhensions nouvelles, ne puisse émerger.

#### **4.5 - QUESTION N°5 : Y a-t-il eu un changement récent dans votre vie ?**

Notre objectif lors de l'élaboration de cette question, visait à rechercher si des événements avaient pu avoir une incidence sur la conduite automobile. Les réponses en soi, ne s'articulent pas ou pas directement à la question posée, sauf une faisant exception : « *il y a quatre ans, déménagement de la campagne vers la ville ; évidemment qui a changé ma vision de l'automobile* ».

Néanmoins, en croisant les thématiques repérées avec d'autres axes d'approche, nous pouvons découvrir des pistes indiquant de manière détournée, (par exemple des complications de santé), comment ces éléments peuvent entrer en ligne de compte dans les enjeux du lien voiture-vieillessement.

Si une large majorité ne repère aucun changement récent dans sa vie, les personnes se sentant concernées relatent tout ce qui marque une vie dans ses peines et ses joies. Mais plus encore, tout ce qui fait rupture pour le sujet et nécessite logiquement un réaménagement psychique, qu'il s'agisse d'un décès ou d'une naissance.

Le décès, principalement celui du conjoint, prédomine dans les réponses : « *mort de mon mari* », « *ma vie a basculé depuis mon veuvage* », « *oui, je me retrouve toute seule* ».

Ce peut être également la mort d'un proche qui émerge : « *depuis la mort de ma mère (un an) qui vivait à la campagne, je vais moins souvent à la campagne* » engendrant des déplacements moins fréquents.

Le sentiment de solitude passe parfois par le départ des enfants du foyer : « *depuis quelques mois, je me retrouve à vivre seule pour la première fois de ma vie après le départ de mon dernier enfant* ».

Toutes ces citations témoignent qu'au delà de la disparition d'un proche, c'est sa propre vie qui se trouve bousculée et qui demande à être réaménagée.

Quant aux événements considérés comme heureux comme « *la venue de deux petits-enfants* », « *la joie d'être grand-mère* » ou encore pour deux personnes une nouvelle vie en couple : « *le remariage après veuvage, il y a sept ans* » ils n'épargnent pas pour autant au sujet des réaménagements principalement d'ordre psychique.

La retraite se pose pour une bonne partie comme un événement dans une vie ; événement permettant de lire cette dernière sous un angle nouveau : « *Oui, la retraite, le temps de voir le monde autour de soi, se rendre compte que des retraités il y en a de partout* », « *je suis à la retraite depuis deux ans. Malgré un ralentissement évident dans le rythme des activités, ceci n'a pas conduit à un changement très important dans ma vie. J'ai des responsabilités à titre bénévole dans plusieurs associations, avec une occupation hebdomadaire voisine de trente-cinq heures* ».

Le vieillissement ne fait pas point de rupture car il est constant pour tout individu, néanmoins il se révèle parfois vivement lorsque le corps vient le signifier : « *découverte de mon strabisme divergeant ; mon malaise coronarien* », « *un traitement préventif de l'angine de poitrine ; la diminution de la force, la résistance : des articulations parfois douloureuses* », « *nous avons l'un et l'autre subi une intervention chirurgicale en 2000 et éprouvé une impression plus nette de vieillissement* », sentiment que l'on peut lire dans ces quelques mots : « *oui, l'âge augmente* ».

Les changements principaux cités sont donc des événements que l'on peut lier à l'âge, comme la retraite, le décès du conjoint ou les problèmes de santé ou aux mouvements de la vie émanant de la sphère familiale et conjugale. L'âge lui-même, se posant comme changement en soit pour trois personnes. Les personnes questionnées ne se sont pas appropriées cette question dans le lien à cette recherche.

#### 4.6 - QUESTION N°6 : Quelles difficultés rencontrez-vous lorsque vous êtes au volant d'une voiture ?

Rencontrer des difficultés lors de la conduite nous semble être propre à tout conducteur et non pas renvoyer spécifiquement aux personnes âgées subissant l'effet du vieillissement. Ainsi, cette question ne se centre pas directement sur cet aspect ; elle permet simplement à chacun de s'y projeter à sa manière. Rien de surprenant donc que le thème du vieillissement n'apparaisse que très furtivement ou de manière détournée et qu'une majorité des personnes interrogées déclarent qu'il n'y a « rien de spécial » « pas de difficultés particulières » à notifier.

Quant à celles se mobilisant plus sobrement sur ce qui les met mal à l'aise, elles n'hésitent pas à dévoiler un ou deux points sensibles qui leur sont singuliers.

Cela touche par exemples les autoroutes, entrées et sorties, ou encore les "*difficultés surtout lorsque le trafic est très intense sur une autoroute et qu'il faut rapidement changer de file*". Mais aussi comment concilier une conduite non dangereuse et suivre le bon itinéraire ou trouver son chemin, principalement dans les villes inconnues : « *je panique un peu dans les agglomérations que je ne connais pas ; je crains toujours de manquer la bonne direction* » ?

Vis-à-vis de ces difficultés repérées, nous constatons que les conducteurs compensent grâce à une vigilance accrue s'exprimant ainsi à plusieurs reprises : « *avoir les sens en éveil en permanence* », « *une attention accrue* », « *l'attention à porter à l'environnement* », « *je suis plus attentive* ».

Cependant, la difficulté principalement repérée se présentant comme une réelle appréhension, se centre sur la conduite des autres automobilistes. Chacun se sentant totalement impuissant vis-à-vis de cette dernière et plus spécialement sur « *l'indiscipline des autres* », renvoyant plus ou moins consciemment à la question de la mort. Cela se révèle ainsi dans leurs discours : « *trop de trafic, de gens inconscients qui roulent trop vite* », « *des dingues qui veulent jouer aux caïds* », « *crainte de risques d'accidents causés par des tiers, surtout des jeunes ne maîtrisant pas leurs engins et ne respectant pas les règles de conduite, provoquant des accidents graves souvent mortels impliquant d'innocentes victimes* », « *j'ai peur des poids lourds et des autoroutes* ».

Ensuite, sont listées l'ensemble des désagréments de l'environnement autre que l'automobiliste, désagréments liés principalement à une vision rendue plus difficile lorsque la nuit tombe ou s'installe, ou que les conditions météorologiques n'arrangent rien. Quelquefois, les personnes mentionnent que cela date de tout temps ou alors que cela s'installe avec l'âge : « *la nuit à cause d'une moins bonne vision* », « *j'évite de rouler la nuit car je suis éblouie par les phares en face de moi, alors que lorsque j'étais plus jeune, cela ne me dérangeait pas de faire de longs trajets la nuit* », « *je déteste rouler par mauvaise visibilité (nuit, brouillard, pluie)* », « *je n'aime pas conduire la nuit quand il pleut* », « *passage du clair à l'obscur* ».

Alors que la vision se présente comme centrale, en périphérie, les autres défaillances du corps et ses effets sur la conduite s'expriment presque en marge : juste quelques difficultés à tourner le volant surtout pour les « *créneaux à gauche* » ou la marche arrière « *j'appréhende de faire marche arrière parce que je ne peux plus tourner la tête comme avant* ».

Accéder à l'identification de ses propres difficultés, n'est pas donné à tout le monde puisque cela renvoie à une remise en question bousculant le sujet sur les aspects narcissiques de sa personnalité. Ainsi, le plus souvent, le mécanisme de défense à l'œuvre, est celui de la projection où l'autre conducteur ou encore le contexte sont à l'origine de difficultés.

A l'inverse accepter ses failles nous le développerons est plus propice à un réaménagement de sa manière de conduire.

#### **4.7 - QUESTION N°7 : Est-ce que votre âge a eu des effets sur votre manière de conduire ?**

En posant aussi directement le lien entre vieillissement et conduite automobile, nous nous attendions à trouver dans les réponses des résistances. Néanmoins seule une minorité de participant évitèrent, même dans le contexte de cette recherche, de se poser la question, en concluant qu' : « *il me semble que non* » « *pas à ma connaissance* » et qu'il est de toute façon bien « *difficile de se juger soi-même* ».

Quant à ceux s'engageant dans cette analyse, ils expriment chacun à leur manière que l'avancée dans l'âge s'aborde d'une part sur le versant négatif de l'évolution du corps et d'autre part sur le versant positif dans la manière de conduire et de se comporter au volant.

Le corps vient signifier une lenteur et une fatigue plus accrue ainsi qu'une diminution des réflexes, amenant des réajustements dans le lien à la conduite :

*« je respecte plus volontiers les temps de repos lors des longs trajets », « efforts d'attention et temps de récupération fréquents ».*

La tête, quant à elle, manifeste un changement d'attitude envers la conduite : « *peut-être suis-je un peu plus anxieux avant de prendre le volant* », « *j'ai de moins en moins envie de conduire* ».

Néanmoins, majoritairement l'évolution se présente sous l'angle d'un « plus » : plus d'expérience, plus de tolérance, plus de prudence, plus de décontraction et donc en contrebalancement d'un « moins » : moins pressé, moins stressé... : « *maintenant je roule en douceur, je roule "relax", je ne suis plus pressée par les horaires* », « *plus décontracté, plus cool, moins de pointe de vitesse* », « *une tendance à être moins impulsif* », « *je suis de plus en plus prudente* », « *plus réceptive aux accidents et leurs suites souvent dramatiques* ».

Pour tous, la diminution de la vitesse s'inscrit dans son versant positif : « *j'ai rangé la conduite dite sportive au placard* », « *je roule plus lentement, je me fais doubler très souvent, même si moi-même je dépasse la vitesse autorisée* ».

En conséquence, lorsque la question réfère le sujet à son âge, sous-entendant ici, à son vieillissement, il est en mesure d'en reconnaître ses effets. Cela ne se pose pas en terme de rupture mais bien au contraire comme un constant rééquilibrage, une mise en œuvre de compensations soulignant une ré-adaptation ainsi qu'une ré-appropriation progressive du milieu environnement.

Les capacités d'adaptation à une nouvelle forme de conduite, liées aux effets du vieillissement, renvoient donc en majeure partie du côté du « mental » visant à conserver un maximum de sécurité. Bien sûr, nous pouvons questionner ce sur quoi le sujet ne peut pas ou se refuse d'identifier ses défaillances.

Cette dernière réflexion, contient en elle même, ce qui sous-tend fondamentalement, les modalités adaptatives de chacun : « *en résumé un peu moins d'adrénaline et un peu plus de matière grise (ou peut-être seulement d'instinct de conservation)* ».

#### **4.8 - QUESTION N°8 : Selon vous, qu'est-ce qui pourrait améliorer la conduite automobile ?**

Les réponses à cette question pointent que la conduite automobile s'intègre et s'inscrit dans un cadre plus large que le sujet conducteur lui-même. Ainsi, les différents éléments repérés par les participants à cette enquête touchent à la fois, certes le conducteur lui-même, mais aussi et surtout aux autres automobilistes, au contexte social, à la formation, aux infrastructures ainsi qu'à la voiture elle-même.

Toutefois, en nous attardant sur les énonciations de chacun, un dénominateur commun apparaît, portant de façon essentielle sur le thème de la loi associée à ses écarts.

Montrer du doigt la mauvaise conduite des automobilistes, vise, au-delà, à dénoncer tout un contexte social perçu comme se dégradant, principalement du côté du non-respect entre citoyens d'une même cité.

Le constat se pose comme une multitudes de manques, de « *politesse* » comme de respect (terme récurrent dans l'ensemble des réponses) : « *le respect des autres, le respect du code de la route, la sobriété* » .

Ainsi, en proposant « *une éducation pour tous : conducteurs, cyclistes, piétons* » et en réintroduisant « *le civisme qui pourrait améliorer les conduites actuelles* », on en viendrait à « *changer les mentalités* », « *à un changement radical des mentalités* ».

Envisager, tel un vœu, des changements dans le comportement humain, se décline comme un devoir où chacun aurait à y mettre du sien, sous peine d'un échec collectif.

Toutefois, lorsque ces registres sont avancés, les personnes interrogées semblent ne pas se sentir directement concernées. En effet, leurs propositions s'adressent aux autres automobilistes, perçus globalement du côté de l'infraction :

vis-à-vis de la vitesse : « *certain automobilistes déboîtent sans mettre de clignotants ; d'autres roulent trop près les uns des autres* », « *une meilleure organisation de la part de certains automobilistes de manière à ce qu'ils ne soient pas pressés au volant* ».

Mais également envers le code de la route dont le non respect se repère fréquemment : « *le respect du code de la route de manière absolue* », « *le respect du code de la route et des vitesses réglementaires* ».

Il s'agirait donc « *d'imposer le respect du code de la route* » ainsi que « *la réduction de la vitesse de manière systématique* ».

Pour toutes ces infractions de conduite, la sanction et la répression se présenteraient comme des mesures appropriées afin d'améliorer de manière significative l'espace routier : « *la peur du gendarme* », « *des règles plus strictement et fréquemment rappelées* », « *des sanctions lourdes contre les chauffards et criminels de la route, suppression de l'amnistie* », « *il faut plus de sévérité pour les irréductibles* », « *une présence plus sensible de la police au bord des routes* ».

L'autre versant, en amont des dérives de conduite, serait d'envisager une formation mieux appropriée à la manière dont les automobilistes se comportent actuellement. Bien qu'aucune idée sur le contenu n'apparaisse, certains prônent : « *une formation plus poussée* », « *une meilleure formation ou un autre type de formation* ». Néanmoins, une fois encore, rares sont les personnes se sentant concernées par « *quelques cycles de contrôle* » ou bien des « *stages de révision du code avec T.P.* ».

Soulignons pour être complet sur cet aspect de la conduite, que quelques personnes avancent l'idée que l'infrastructure devrait elle aussi énoncer clairement ce rappel à la loi, c'est-à-dire : « *afficher les vitesses limites en affichant la loi* ».

Ce qui pourrait tout autant améliorer la conduite automobile se situerait aussi au niveau de cet habitacle qu'est la voiture. Une augmentation du confort du chauffeur passe par ces quelques registres : « *bien régler la hauteur du siège et de l'appui-tête du conducteur ainsi que la distance du siège aux pédales* », « *le confort de la voiture est très important* », « *amélioration de l'ergonomie de certaines voitures* », « *les progrès techniques ont nettement amélioré la conduite, le guidage, les informations routières* ».

Mais en contrepartie, il importe d'« éviter tout ce qui peut disperser l'attention du conducteur, téléphone, T.V., cigarette ».

En résumé, nous constatons que les lieux d'amélioration ne manquent pas et se réfèrent à tous les domaines de la conduite allant du comportement de l'être humain à modifier, aux infrastructures en passant par la structure même de la voiture.

#### **4.9 - QUESTION N°9 : Selon vous, qu'est-ce qui pourrait améliorer votre conduite automobile ?**

En règle générale les personnes âgées ont une conscience plutôt précise de leurs possibilités et de leurs limites. Cette connaissance de soi leur permettrait de mettre en œuvre ce qui contribuerait à améliorer leur conduite : « la connaissance de mes possibilités », « une prise de conscience que mes réflexes ne sont plus ceux d'un jeune homme et que je dois donc redoubler d'attention », « bien me souvenir que les performances diminuent avec l'âge et en tenir compte », « je suis conscient des déficiences croissantes de l'âge mûr ».

La mise en pratique des aménagements indispensables à une adaptation personnelle, s'exprime, notamment, par une attention portée à la manière d'être au volant sous la forme d'un redoublement de « prudence » et de vigilance : « avant chaque trajet un peu long, je veille à être bien reposée avant de prendre le volant », « la discipline de ne prendre le volant que si je me sens en forme », « ma conduite est plus ou moins bonne suivant mon état de fatigue ou surtout de préoccupations qui peuvent me rendre plus distraite », « un effort encore accru de vigilance et d'attention ».

La fatigabilité est l'état le plus fréquemment souligné quant aux effets du vieillissement et à ses conséquences sur la conduite automobile. La reconnaissance de risque entraînerait par compensation une augmentation de la vigilance et de l'attention, faisant ainsi penser aux personnes interviewés qu'elles sont des conducteurs plus respectueux des règles de sécurité : « je m'efforce de suivre les conseils de la prévention routière : ne pas conduire sur plus de 200 km sans s'arrêter ou se faire relayer par exemple ».

L'adaptation à cette fatigabilité comprend également des conduites d'évitement de situations devenues plus difficiles à gérer : « j'évite l'autoroute quand je le peux », « je choisis des plages horaires et des jours de moindre densité de trafic dans les zones où la formation des bouchons ou de longues files de véhicules est prévisible », « éviter les itinéraires surchargés ».

Comme c'est le cas dans les réponses à d'autres questions, c'est le comportement des autres conducteurs qui est désigné comme étant agressif et imprudent : « que je ne sois pas doublé et

*insulté quand je respecte les limites de vitesse », « rester un peu plus calme face à la conduite de certains chauffards », « je dois moins m'énerver du non respect du code de la route d'autres conducteurs », « je n'ai plus envie de conduire trouvant la route trop dangereuse ». Les interviewés se positionnant quant à eux comme référence qu'ils sont devenus au fil du temps vis-à-vis de la conduite et du respect de l'autre. Ce clivage entre les conducteurs actuels et eux peut souligner un écart entre le monde environnant et son rythme et le leur basé sur des repères à remodeler si possible : « je dois m'adapter à la mentalité actuelle ».*

La difficulté à conduire est souvent déplacée sur une infrastructure routière insuffisante et une signalisation peu lisible : *« de bons panneaux indicateurs surtout en ville, indication de la file à prendre selon la destination, souvent devinée trop tard »*. Ainsi le sujet peut se décentrer d'un processus de remise en question.

On peut formuler l'hypothèse qu'il s'agit là, pour les personnes, d'une façon de pallier une diminution des facultés d'attention et de réactivité liée à leur âge sans que cela puisse être énoncé comme tel.

Dans le même ordre d'idée, la technicité du véhicule lui-même est évoquée comme contribuant à améliorer ou assister la conduite : *« amélioration de l'ergonomie du tableau de bord de ma voiture », « l'acquisition d'une voiture plus sophistiquée », « j'ai une voiture neuve, automatique, qui est formidable », « avoir une conduite assistée »*.

Participe également de ce mouvement d'amélioration de la conduite pour tous, le contrôle de la vitesse qui doit être assuré par des machines régulatrices ou par la police.

Contrairement aux remarques précédentes, en ce qui concerne le code de la route, les participants se mettent dans une position active : *« une piqûre de rappel sur le code », « révision du code de la route »*, ceci peut également s'énoncer comme *« une mise à jour de mes connaissances du code de la route » « je serais favorable à un stage de remise à niveau pour réapproprier le code, les règles, les nouveautés »*. Ce que l'on peut remarquer c'est que cette position active fait référence à un ré apprentissage des connaissances déjà au préalable acquises. Il n'y a donc pas de danger. La réactualisation des connaissances concernant le code est justifiée par son évolution et du même coup par des acquis dépassés: *« déterminer peut-être des lacunes dont on ne se rend pas compte »*.

Pour finir, quelques rares personnes semblent pointer soit un constat de l'évolution du vieillissement sans pour autant exprimer (et peut-être trouver) de mode de compensation, ainsi cette question peut être comprise exclusivement à la négative : *« un comportement moins « tonique » au volant »* soit à l'inverse, aucune incidence de l'âge sur la conduite : *« la chance d'un vieillissement retardé »* ou de manière plus vindicative *« que signifie « améliorer votre conduite » ? La rendre moins dangereuse(...) j'ai l'impression de conduire normalement et de ne pas gêner les autres »*.

Cette question impliquant directement la personne dans son mode de conduite ouvrait à une interrogation sur soi et principalement du côté de ses limites.

Nous constatons que cela passe obligatoirement par un processus de changement et d'adaptation. Cependant une analyse sous-jacente pointe à travers les réflexions de chacun des participants : est-ce que c'est la personne âgée qui doit s'adapter à son environnement ou l'environnement à la personne âgée ?

#### **4.10 - QUESTION N°10 : La présence de quelqu'un dans le véhicule a-t-elle un effet sur votre conduite automobile ? Si oui, comment ?**

Bien qu'une seule personne pointe clairement que le lien l'unissant à son compagnon de voyage entre en ligne de compte dans son mode de conduite : « *certaines passagers -gens de mon âge- me rassurent ; d'autres, mon fils par exemple, me stressent* », les autres ne font que le suggérer implicitement.

Dans une forte majorité, la présence d'un ou plusieurs passagers perturbe la conduite essentiellement dans le sens d'une diminution de la concentration, thème venant de façon répétée dans les questionnaires : « *probablement que l'on est moins concentré sur la route si l'on parle avec des passagers* », « *une personne trop bavarde* », « *la conversation peut détourner l'attention* ». A ceci s'ajoutent le bruit et l'agitation : « *les petits enfants agités, turbulents* ».

Par ailleurs, le passager est perçu par l'interviewé comme celui qui vient en quelque sorte contrôler, surveiller ou critiquer sa conduite, ainsi : « *j'ai une attention redoublée pour ne pas éveiller la méfiance* », « *la critique de la conduite est insupportable* », « *la présence n'a aucun effet sauf si elle s'avisait à me donner des leçons de conduite automobile* ».

Cette attitude du passager paraît être vécue comme un pointage de l'âge avancé du conducteur, c'est-à-dire dans le contexte présent comme une mise en exergue de potentielles ou probables déficiences touchant directement le narcissisme du conducteur.

Cependant la présence du passager peut être évoquée en terme positif lorsqu'elle est une aide à la conduite ou une solution à l'ennui des longs trajets : « *ils peuvent intervenir si le chauffeur a un malaise ou commet une inattention* », « *l'avertissement par l'accompagnateur de dangers potentiels* », « *il peut vous enlever le souci de vous orienter, lire les panneaux, nommer la bonne direction* », « *elle diminue l'ennui lors de longs trajets* », « *j'apprécie de plus en plus d'avoir un « navigateur » pour les parcours qui ne sont pas familiers* ».

La personne dans la voiture induit aussi chez le conducteur plus de prudence : « *j'essaie de conduire moins vivement ; je double avec plus de précaution et garde plus de distance avec le véhicule précédent* », « *la présence m'incite à modérer la vitesse et à être particulièrement*

*vigilant* », « *je prends conscience que j'ai charge d'âmes, je redouble donc de prudence* », « *un appel implicite à la vigilance* », « *le sentiment de responsabilité augmente* ». La présence du passager à travers la responsabilité que le conducteur endosse renforce donc la prudence au volant.

Le passager n'est-il pas un élément supplémentaire dans cette mise à distance des effets de l'âge ?

Quelques personnes affirment n'avoir rien constaté. En conséquence, leurs réponses sont brèves dans un style particulièrement restrictif : « *de manière générale, aucun effet* », « *non, pas particulièrement* ».

#### **4.11 - QUESTION N°11 : Qu'est-ce qu'un accident pour vous ? (Quelle définition donneriez-vous d'un accident automobile ?)**

Si l'accident peut être communément défini comme « *événement regrettable qui survient lors d'un déplacement* », chacun le traduit par le prisme de sa propre expérience. L'importance de cette question est de cibler, au delà des définitions, les représentations que chacun construit par rapport à ses repères et références.

En premier lieu, l'accident se pose comme une « *collision* » un « *choc* » entre son propre véhicule et un obstacle qui peut être un autre véhicule, un animal ou encore un élément de l'infrastructure routière.

Au delà de la voiture, la dimension impliquant l'être humain ressort fortement, mais nous y reviendrons plus en détail un peu plus loin.

L'élément que beaucoup mettent en avant noue l'accident à la notion de temporalité ; l'accident se présente comme : « *un fait inattendu* », « *un événement imprévu et soudain* », « *c'est l'imprévisible qui arrive et stoppe net tous les projets imminents* », « *il arrive sans prévenir et toujours au plus mauvais moment* », « *ce sont des perturbations dans le déroulement de mon emploi du temps* ».

Ainsi nous pouvons remarquer que l'accident peut-être vécu comme une déchirure du continuum temps. Inopiné, imprévisible, soudain, il surgit dans une habitude de conduite marquant radicalement un avant et un après l'événement. Dans l'après-coup de l'accident apparaît l'idée d'une perte, principalement de temps. Cela sous-entend que cet événement perturbe un programme ou un quotidien décrit comme plus intéressant que les instants consacrés à gérer ses conséquences. Quelques personnes élargissent la perte au coût financier : « *une perte de temps et parfois d'argent suivant l'assurance* ».

L'autre domaine significatif, de l'accident, recouvre les dommages matériels et/ou corporels (autre que la perte de temps et ses conséquences) qu'il entraîne : « événement aux conséquences humaines et matérielles d'importance variable », « un fait inattendu ayant des dommages pour conséquences, en particulier des dommages corporels », « collision entraînant des dommages matériels ou corporels », « un événement dans lequel une automobile provoque ou subit des dégâts, ou dans lequel il y a des personnes blessées ou tuées ».

La dimension humaine d'une collision est évoquée du côté des traces physiques laissées après un choc mais également du côté des traces psychiques, ce qui est parfois très vivement exprimé dans les propos recueillis : « un cauchemar surtout s'il y a des blessés », « c'est un désastre psychologique », « un traumatisme, il reste une cicatrice », « un malheur pour ceux qui en souffrent en en gardent des séquelles un plus grand malheur encore pour les victimes et leurs proches lorsque l'accident mortel était évitable », « une horreur rien que d'y penser ».

Le traumatisme, dans sa définition, du point de vue psychologique, souligne ce moment de rupture où la personne se retrouve en quelques secondes débordée et démunie face à ce qu'il vit sur le moment.

Derrière le traumatisme et l'effroi, laissant des traces psychologiques, derrière la crainte d'être blessé ou de blesser l'autre, se dit timidement ou se défend de dire (et donc de penser) que l'angoisse dominante est celle de la mort. Mort quelquefois frôlée ou venant rappeler au sujet, par le biais d'un quelconque accrochage, que tout sujet est mortel.

L'accident est également défini à partir de l'implication et donc de la responsabilité des conducteurs : « manque de vigilance », « un accident automobile est une perte de contrôle du véhicule due à l'inattention ou au non respect des règles de conduite par le conducteur ou un tiers », « fausse manœuvre », « souvent dû à une faute ou une défaillance humaine ».

L'idée d'une responsabilité humaine dans l'accident, que ce soit la sienne comme conducteur ou d'un autre est très présente. Tandis que la responsabilité du conducteur qu'est l'interviewé est souvent atténuée par les conditions environnementales (intempéries, infrastructures mal adaptées), celle de l'autre responsable est entière.

La défaillance humaine (allant de l'inattention au malaise physique), souvent évoquée dans une surestimation ou une sous-estimation des capacités de conduite de l'interviewé, laisse apparaître l'idée d'un sentiment d'échec et quelquefois d'un désastre psychique : « la faute vient de l'autre au moins pour une part même si la responsabilité m'a été imputée... ».

Les différents éléments de définition de l'accident fréquemment s'entrecroisent dans le discours des interviewés. Ainsi l'erreur humaine, qu'elle soit nommée infraction volontaire, involontaire ou surestimation, n'est pas déliée d'affects tels les sentiments d'échec, d'horreur ou de culpabilité.

#### 4.12 - QUESTION N°12 : Communément, les personnes ont des réticences à parler de leurs accidents, qu'en pensez-vous ?

La formulation de cette question, ne vise pas à impliquer directement la personne âgée, mais à répondre par ses projections, bien évidemment issues de leurs propres représentations. C'est là, une manière détournée d'entendre les enjeux sous-jacents de ces réticences, non spécifiques, d'après nous, aux personnes âgées, mais au contraire communes à tous conducteurs.

Bien que quelques personnes disent ne pas les comprendre, la plupart des interviewés nous éclaire par le biais de leurs hypothèses ou explications sur l'origine de ces réticences.

Une des dimensions abordées de manière prédominante se centre sur la place et la fonction de la parole : tantôt auto-censurée, tantôt salvatrice.

La difficulté du récit d'un accident passerait pour certains par un désir d'oublier et d'effacer de la mémoire le mauvais souvenir, parfois qualifié de traumatisant : « *sans doute tiennent-elle à évacuer un mauvais souvenir* », « *éviter de revivre un « malheur » et « des souffrances* ».

Une des fonctions du récit de l'accident serait alors de réparer en transmettant une expérience avec pour visée d'instruire pour prévenir : « *je crois qu'il convient d'en parler d'en analyser les causes et d'en tirer les conclusions* », « *il faut en parler pour en éviter de nouveaux* ». Parfois même, le récit permet l'analyse de la situation.

Mais surtout, une mise en parole permet de lever les traumatismes psychologiques réels ou potentiels, évitant ainsi au sujet de ressasser sa souffrance ou celle de l'autre.

Un certain nombre de personnes revendique la nécessité d'une verbalisation, tout en convenant dans le même temps des difficultés que cela implique, notamment en lien avec des enjeux psychiques : principalement des enjeux narcissiques et / ou culpabilisants. Ainsi, pour cet homme : « *les personnes ayant le sens des responsabilités ne doivent pas avoir de réticences à en parler* ».

L'atteinte narcissique se présente dans les commentaires sous des formes diverses : quelques fausses pudeurs, un sentiment de dévalorisation, un problème d'amour propre. Tout ce qui renvoie au registre de la honte vient entacher le narcissique du sujet ; ceci s'entend dans ces différents témoignages : « *il est souvent difficile de se remettre en question et de reconnaître ses torts* », « *sentiment de honte* » « *diminués dans la considération qu'ils ont d'eux-mêmes* ».

La difficulté d'une mise en parole est liée pour beaucoup de personnes à une culpabilité consciente ou non consciente : « *l'accident peut susciter un sentiment de culpabilité qui rend difficile un compte rendu objectif* ».

Pour elles, évoquer un accident présuppose que le sujet se situe du côté de la faute, de la culpabilité, mais aussi d'une honte difficilement avouable, lorsqu'il en est à l'origine. A

l'inverse, ces sentiments se déplient autrement lorsque le sujet en est la victime : la culpabilité s'estompe et la honte s'efface : « *généralement les gens ne se vantent pas lorsqu'ils sont fautifs d'un accident ou alors ils le racontent à tout le monde lorsqu'ils sont victimes* ».

Afin de se déculpabiliser pour sauvegarder une image supportable de lui-même, le sujet, et ce quelque soit son âge, a une nette tendance à rechercher des explications tendant à le dédouaner de sa responsabilité : « *ce n'est jamais de leur faute, c'est la route qui tue !* ». Assumer ses actes implique pour tout individu une confrontation entre soi et soi plus mobilisante encore qu'entre l'autre et soi.

Enfin, pour conclure, certains interviewés font dépendre la possibilité d'une prise de parole de la personne à qui le récit de l'accident est adressé en particulier de la confiance ou la méfiance à son égard et de sa capacité à comprendre : « *cela dépend à qui on en parle* ».

#### **4.13 - QUESTION N°13 : Pouvez-vous raconter un accident qui vous est arrivé ?**

Pour certaines personnes cette question est restée sans réponse. Peut-être ne se sont-elles pas senties concernées ou peut-être le sont-elles trop et éprouvent alors une méfiance envers cette enquête ?

Lorsque le non investissement s'affirme, il prend différentes formes : « *jamais eu d'accident* », ou si peu : « *en 42 ans de conduite je n'ai eu qu'un peu de tôle froissée en ville* », « *j'ai eu trois accidents sans gravité dont le récit est vraiment sans intérêt* ». L'idée sous-jacente est que l'intérêt de développer ce sujet dépend d'un degré de gravité matériel et/ou humain ou encore d'un degré d'affects éveillés (ou demeurant encore) lors de cet événement.

Cette réflexion exprime que le récit d'un accident s'associe réellement à une mesure subjective de ce moment : « *au cours de quarante années de conduite, je n'ai été confronté qu'une seule fois (j'exclus les histoires de tôle froissés sans conséquences fâcheuses) à un accident ayant entraîné une blessure assez grave pour mon « adversaire »* ».

Mais notre principale surprise fut de découvrir que lorsque l'accident est relaté, les personnes le situent le plus souvent à une époque bien lointaine : « *en 1956, en 1960, en 1964* », « *c'était en 1967 ou en 1969* », « *le seul qui aurait pu me coûter la vie (1969) a été dû à un très court instant de fatigue* ».

Comme si une mise à distance dans le temps s'avérait nécessaire pour qu'une mise en parole puisse émerger, telle une prescription, consciente ou inconsciente, autorisant à se livrer. Alors que parler des accidents récents soulignerait, comme nous l'avons découvert à la question précédente, une trop forte mobilisation des affects, mais aussi des sentiments de honte et de culpabilité. De plus, par le biais de cette question nous interpellons, non pas un discours sur

l'autre, mais une implication directe du sujet. Répondre dans une distanciation temporelle est peut-être une manière de contourner la question du vieillissement et de ses potentiels incidences sur l'accidentologie.

Néanmoins, malgré des défenses, les personnes se sont majoritairement risquées à raconter un ou plusieurs accidents. Les récits désignent trois grands responsables : l'interviewé lui-même, l'autre conducteur ou encore un élément matériel ou mécanique.

Lorsque les sujets se nomment et se définissent comme *« responsable »* de l'accident, les causes évoquées sont essentiellement la fatigue, l'endormissement, la perte de conscience et plus fréquemment encore l'inattention. En quelque sorte à leur insu : *« l'année dernière, j'ai perdu connaissance sur l'autoroute et je me suis réveillée en heurtant la glissière de sécurité à gauche . J'ai repris la bonne file et j'ai continué ma route », « j'ai eu de la chance qu'il n'y ait pas eu de blessure, mais j'étais responsable, ayant eu quelque inattention ».*

Parfois l'origine d'un problème de conduite est explicitement posée : *« il y a une trentaine d'années environ, j'avais débouché sur une route prioritaire, à un croisement où la visibilité m'était cachée par un bus, j'ai heurté un autre véhicule. Ma responsabilité était en cause puisque le bus était à l'arrêt pour laisser la priorité », « accrochage lors d'un changement de file la nuit ».*

Lorsque les accidents sont causés par l'autre conducteur, les erreurs de conduite sont alors accentuées : changement de file inconsidéré, non-respect d'une priorité, d'un feu rouge, d'un stop, franchissement d'une ligne... : *« une voiture sortant de la bretelle d'autoroute n'a pas respecté le cédez le passage », « un représentant de commerce qui avait roulé toute la nuit, s'est assoupi partiellement et plus ou moins consciemment a doublé la file de véhicule qui le précédait et nous a percuté en face », « une voiture est venue mourir sur l'arrière de la mienne », « j'ai été heurté à l'arrière par une voiture qui n'était pas maître de sa vitesse ».*

Quelques accidents trouvent leur origine dans des problèmes mécaniques, matériels, d'infrastructures ou encore météorologiques. Cela va du *« différentiel qui s'est bloqué »*, à la perte d'une roue, à deux rails tombés d'un camion, à un passage à niveau non fermé, aux phénomènes d'aquaplaning, de mauvais temps : *« glissade sur une flaque d'eau argileuse », « une pluie verglaçante »*, ou enfin à *« passage d'un gibier »* surgissant brusquement. L'ensemble de ces événements se décrivent donc comme liés à une cause totalement externe au conducteur.

Les accidents relatés dans notre questionnaire ont entraîné principalement des dégâts matériels : *« dégâts matériels réduits, pas de blessé », « il n'y a eu que des dégâts matériels sans doute grâce à la vitesse raisonnable de nos véhicules », « l'autoradio est sorti de son logement, tout volait dans la voiture », « en effectuant un créneau en marche arrière j'ai heurté un poteau et endommagé le bas de la carrosserie ».*

Si quelques blessures légères sont signalées, les conséquences corporelles graves sont rarement évoquées : « *coma 10 jours, paralysie faciale gauche* ».

La dimension affective, quant à elle, n'effleure qu'indiciblement les réponses à notre question. Prédominant prioritairement l'aspect et les conséquences matérielles de l'accident. Une nouvelle fois, une mise à distance des émotions apparaît nécessaire lorsque nous impliquons directement la personne. A deux reprises seulement des sentiments sont exprimés : « *c'est un bon souvenir à cause de l'extrême gentillesse des gendarmes et des voisins* ».

#### **4.14 - QUESTION N°14 : Pour quels motifs arrêteriez-vous de conduire ?**

Cette question engage directement les enquêtés sur leur rapport personnel et actuel à la conduite automobile, en ouvrant néanmoins sur une projection d'avenir. Si une majorité rédige en considérant sa propre situation de conducteur, une faible proportion répond globalement, à cette question sans que leur formulation indique s'ils sont ou non concernés. Une brève rédaction sans construction de phrases, juste quelques mots, reflète cette probable mise à distance de la question posée : « *incapacité* », « *baisse de la vision* », « *pour un handicap physique ou intellectuel* ». Pour ces quelques personnes, nous pouvons nous interroger sur la possibilité qu'elles ont actuellement d'envisager un jour l'arrêt de la conduite.

A l'inverse, l'implication personnelle à cette éventualité s'exprime par l'utilisation du pronom personnel "je" ou des pronoms possessifs "ma, mes" : « *si j'avais des problèmes de vue importants, ou si je somnolais facilement, ou si j'avais des problèmes cardiaques* », « *en raison d'une baisse de mes facultés physiques ou mentales* ».

Alors que notre question suggérait, par l'utilisation du futur, une projection dans l'avenir, tous ont souligné cette perspective en évitant ainsi de la mettre à l'ordre du jour : « *si j'avais un quelconque handicap, ce qui n'est pas encore arrivé* » « *le jour où j'aurai quelques appréhensions à prendre la voiture* ».

Un arrêt prochain de la conduite est difficile à envisager : « *pour le moment arrêter de conduire c'est arrêter d'exister, ce qui est différent d'arrêter de vivre. Mais arrêter de vivre a de nombreuses autres raisons* ».

Au delà des effets tant affectifs, pratiques ou relationnels qu'impliquerait l'absence de voiture, grâce à une mise à distance dans le futur, nous avons pu catégoriser divers motifs invoqués vouant à cette inéluctable perspective.

En premier lieu, « *pour des raisons de santé* » liées le plus fréquemment à une diminution de leurs aptitudes physiques (la vue, l'ouïe) ou encore des réflexes et de la vigilance : « *si ma vue*

*n'est plus satisfaisante en particulier le champ visuel », « baisse des réflexes ou au niveau physique : musculaire », « si je somnolais facilement ou si j'avais des problèmes cardiaques ».*

Il ressort, qu'une atteinte corporelle liée à l'âge peut se dire avec précision alors qu'une déficiences mentale ou psychologique l'est plus difficilement. Ces dernières, sans que nous puissions savoir ce qu'elles recouvrent dans les représentations des personnes interrogées, se parlent ainsi : *« pour incapacité mentale », « si la tête n'y est plus » « pour difficultés psychologiques ».*

Peut-être est-il plus acceptable vis-à-vis de soi et de l'autre d'envisager le vieillissement sous l'angle de ses conséquences physiques (arthrite, vigilance amoindrie, baisse de l'acuité sensorielle...) que mentales (Alzheimer, sénilité, perte de mémoire...)?

Soulignons également qu'une minorité de personnes interrogées se pose la question de savoir si le sujet peut de lui-même évaluer la diminution de ses capacités physiques. Néanmoins, la plupart affichent une confiance dans leur perception d'une : *« diminution de leurs facultés », « pour des problèmes de vision, d'audition ou si j'avais conscience d'un défaut de vigilance »* et donc des conséquences à en tirer : *« je m'arrêterai tout seul », « je serai assez lucide pour prendre les bonnes dispositions le moment venu ».*

*« Estimer, avoir conscience, sentir »* ; ces quelques termes indiquent que les enquêtés souhaitent garder cette maîtrise de la prise de décision d'arrêter la conduite automobile. Un avis extérieur, recommandation d'un médecin ou d'une personne proche, permettrait également d'accéder à cet état de fait : *« si je ressens l'insécurité, l'hésitation, la perte des réflexes ou si d'autres m'en informent de manière crédible », « recommandation d'un expert compétant », « que le médecin me signifie que ma condition physique ne me le permet plus », « je fais surtout confiance à mon entourage qui saura faire le nécessaire ».*

De manière significative, la baisse des aptitudes du corps s'articule dans le discours de beaucoup à l'augmentation de la dangerosité de la conduite automobile et donc des risques à encourir ou à faire encourir. En conséquence, l'arrêt de la conduite s'envisagerait : *« au cas où la vue baisserait au point de me rendre dangereux », « si j'estime devenir un danger pour moi et les autres », « à partir du moment où je me rendrais compte d'être un danger sur la voie publique, je rendrais mon permis de conduire », « quand j'aurai l'assurance que je n'en suis plus capable et que je serais devenu un vrai danger pour les autres ».*

Le repère de leur dangerosité leur serait révélée principalement lors d'accidents ou après une multiplication d'erreurs de conduite identifiées : *« sans doute à la suite d'un accident sérieux surtout si ma responsabilité était en cause », « à la suite d'un accident ou si je n'avais plus la maîtrise de ma conduite », « si je multipliais au volant les erreurs et infractions dangereuses », « des accidents graves », « des erreurs dangereuses ».*

L'appréhension de la route et du trafic automobile se pose pour quelques rares personnes comme cause potentielle de l'arrêt de la conduite. La plupart lie les conditions générales de la route à

leurs propres difficultés : « *quand je commencerai à paniquer lorsque la circulation devient intense* », « *si je commençais à me sentir débordé par l'anarchie grandissante du trafic* », « *je me sentirai mal à l'aise et perdrais mon sentiment de sécurité au volant* » tandis que d'autres personnes accentuent leur propos sur les causes extérieures à elles-mêmes : « *routes dangereuses, trop de circulation surtout à certaines heures* ».

S'il y a reconnaissance de la nécessité, pour soi-même et pour autrui, d'être en bonne condition physique et mentale pour « *maîtriser son véhicule* », l'acceptation d'une diminution de ses propres facultés peut aboutir à des réaménagements. Tous ne sont pas prêts à y accéder, cela dépend de leur caractère et modes de défenses mais aussi de leur âge au moment de l'enquête. La question ne s'envisage pas de la même manière à 65, 75 ou 85 ans.

#### **4.15 - QUESTION N°15 : Dans certains pays, l'âge peut-être un motif pour arrêter la conduite automobile, comment envisagez-vous cette idée ?**

« *La présente enquête montre bien que l'idée est en l'air* ».

Nous voici avec cette question au cœur d'un sujet sensible ayant suscité de vives réactions : « *absurde, idiot, stupide, arbitraire, nulle* ». Autant de qualificatifs indiquant que cette idée ne laisse pas indifférent, allant même jusqu'à ce que : « *cela porte atteinte aux libertés individuelles* ».

Bien que quelques personnes ne s'opposent pas à un arrêt de la conduite sur un critère d'âge, l'une d'entre-elles pensant d'ailleurs qu'il s'agit d'une « *bonne idée* » et que destin pourrait même s'en charger : « *laissons au destin ou à la providence le soin de régler le problème* », le raisonnement le plus fréquent souligne que l'âge (en terme d'étalonnage) n'est pas un critère fiable pour évaluer les capacités ou incapacités de conduite d'un sujet donné. Ainsi : « *la vieillesse ne se présente pas de la même façon pour tout le monde* », « *l'âge peut être différent pour chaque être selon son état physiologique* », « *j'ai plusieurs amis sexagénaires qui conduisent encore très bien* ».

Une décision reposant sur le seul critère de l'âge sans prise en compte des capacités individuelles de chacun ne peut-être que réfutable puisqu'« *elle est arbitraire ; les jeunes ont plus d'accidents que les «vieux»* » ainsi que « *les drogués* » ou encore « *les alcooliques* », « *fixer arbitrairement cet arrêt suivant l'âge est une erreur* », « *ce ne serait pas une bonne solution* », « *ce n'est pas l'âge qui compte mais l'aptitude* ».

La solution la plus honnête, la plus logique et la plus humaine pour la grande majorité des personnes interrogées consisterait à introduire, à un âge donné, un contrôle médical visant à estimer les capacités : « *j'admets toutefois la nécessité de contrôler par des tests médicaux* », « *je*

*vois l'utilité, voire la nécessité d'un contrôle de santé, d'un bilan, fait, même par un médecin des assurances, avec les rapports des différents spécialistes ».*

Quant à cet âge donné, les divergences s'expriment. En effet sur quels critères le poser ? *« Quel âge, à partir de 70 ans, entre 65 et 70 ans, à partir de 75 ans, 80 ans ou 90 ans ? », « comme pour les vieilles voitures auxquelles on impose un contrôle technique, il me semble bon d'imposer à partir d'un certain âge (70 ans + ?) un examen médical qui permette de savoir quels risques le conducteur peut faire courir aux autres et à lui-même ».*

Même si un contrôle médical apparaît moins arbitraire que le critère de l'âge, la difficulté d'envisager de cesser de conduire s'exprime pour beaucoup dans l'écart entre leur âge actuel et celui qu'il faudrait atteindre pour une visite médicale ou un arrêt définitif. C'est pourquoi les personnes indiquent un âge qu'elles n'ont pas encore atteint. *« Je pense qu'à un très grand âge (90 ans) il faut arrêter de conduire ».*

Ce contrôle des aptitudes à la conduite, s'envisage également comme un test tant médical que de conduite qui aboutirait pour le conducteur à un nouvel apprentissage par le biais d'une formation continue mais pas à une interdiction : *« il ne serait pas nécessaire de l'arrêt automatiquement, mais on pourrait obliger à un petit recyclage », « à partir de 75 ans avoir un certificat médical à renouveler chaque année », « des examens de santé régulier avec des normes à définir ».*

Avec une pointe de résignation et décentrée de leur auto-évaluation certaines personnes peuvent admettre l'arrêt de la conduite : *« cela peut se comprendre », « c'est normal si une personne est reconnue incapable ».*

A l'inverse, d'autres nous signifient que ce contrôle ne devrait pas être systématique et obligatoire mais relever de la responsabilité de chaque automobiliste, et ceci à tout âge, sans qu'aucune décision obligatoire n'intervienne : *« aucune mesure autoritaire ne doit être envisagée ».* Ainsi, quelques individus souhaiteraient quelque part prendre eux-mêmes cette résolution. Cela se livre à travers ces propos : *« qu'on devrait avoir conscience de la baisse de ses capacités et s'arrêter », d'ailleurs « certains cessent d'eux-mêmes ».* En conséquence, il serait plus judicieux de *« leur laisser le choix ».*

Accepter de renoncer, reconnaître la nécessité d'une évaluation et donc envisager de faire le deuil de la conduite ; deuil contenant tous les éléments que nous avons repéré au fil de ce travail, ne peut se faire qu'à contre cœur : *« ce serait pas évident », « détestable ».* C'est *« angoissant »* car *« la voiture maintient une autonomie, une indépendance ».* Cet homme dit qu'au delà de l'isolement ce serait *« les enfermer »* dans leur solitude si aucun moyen de déplacement compensatoire et adapté n'était envisagé. Alors pourquoi pas *« envisager la mise à disposition systématique d'un chauffeur ! »*

Une concordance est posée par certains entre l'arrêt de la conduite et la mort : l'arrêt de la conduite c'est *« l'euthanasie de la conduite », « j'envisage cette idée comme l'inéluctabilité de la mort, il est toujours difficile d'abdiquer de perdre une part de soi-même ».*

## **5. VECU SUBJECTIF**

Nous présentons ici l'analyse d'entretiens menés auprès de quatre personnes représentatives de notre recherche dans la mesure où les thématiques qu'elles abordent, mais aussi la manière de les appréhender, mettent en lumière et viennent illustrer les grands axes repérés au fil de nos investigations.

Notre démarche, rappelons-le, est sous-tendue par la question de départ de nos investigations : comment se joue dans la singularité d'une histoire les enjeux du lien entre processus de vieillissement et évolution de la conduite automobile ?

Ainsi, en restant exclusivement centré sur le discours de chacune des personnes interviewées, ces dernières viennent nous signifier à travers leur subjectivité que les modalités des aménagements possibles entre leur vieillissement et la conduite automobile sont dépendantes des structures psychiques.

### **5.1. ANALYSE DE L'ENTRETIEN AVEC M. Y (66 ans)**

M ;Y se situe dans la tranche d'âge des 65-70 ans par rapport à l'étude, et se positionne dès le début de l'entretien non seulement dans la comparaison impossible entre ce qu'il pense être dans la conduite et celle qu'il se représente d'une personne nettement plus âgée que lui, mais il pose également les bases de sa réflexion sur la question de la performance : « ... *je dirais que comparer les performances de quelqu'un qui a 66 ans et de quelqu'un qui a 80 ans c'est peut-être pas très éclairant...* »

Sa situation familiale nous est ainsi livrée : sa femme, invalide à 80 % des jambes, n'arrive plus à se déplacer sur plus de 300 - 400 mètres sans son époux ; ses trois enfants, dont au moins un garçon « *conducteur de poids lourds* ». M.Y nous précise que ces derniers se révèlent plus vifs que lui à un

certain nombre de tests : « *je me souviens être allé avec mes enfants au Palais de la Découverte à Paris et il fallait presser un bouton quand une lumière s'allumait.. et ça nous indiquait le temps de réaction (heu) j'étais battu à plat de couture par (heu) »*, pointant ici de manière indirecte les effets de la jeunesse et de son propre vieillissement. Il est également grand-père d'une petite fille qu'il véhicule quelques rares fois.

### 5.1.1 Fonctions de la voiture

Après ces éléments de présentation, rapidement dans l'entretien, M. Y énonce qu'il a l'occasion de se déplacer sur différents types de routes : en ville, sur autoroute, en campagne « *dans des chemins de terre* », témoignant par la même occasion d'un nombre de kilomètres : 20 à 25000 sans pour autant préciser en combien de temps.

Chaque voyage s'envisage selon son contexte, ainsi avion ou train, s'utilisent essentiellement pour les longs trajets avec parfois une location de voiture à l'arrivée. Se rendant régulièrement chez ses enfants, dans le sud ou le sud ouest, il opte préférentiellement pour l'abandon de son véhicule : « *ouais en général bon il m'est arrivé aussi d'y aller en voiture mais je trouve que c'est sans grand intérêt parce que ça oblige à faire un tas d'autoroute* ».

Cette grande diversité de moyens de locomotion vise à signifier qu'il demeure toujours très actif dans sa vie. Le lien se fait avec son ex-activité professionnelle dans l'international l'amenant à parcourir le monde régulièrement et fréquemment. En comparaison, ses déplacements actuels sont qualifiés de « *sauts de puces* » bien qu'encore nombreux d'après lui : « *actuellement oui assez souvent* ».

La raison principale d'une diminution des déplacements pour notre interlocuteur nous est posée comme étant liée à l'infirmité de sa femme : « *j'espère pouvoir les faire mais avec ma femme c'est trop difficile* » « *alors pour une personne qui marche peut-être sur 300-400 mètres hein mais pas plus (heu) c'est trop difficile... trop compliqué* ».

D'autres raisons sont évoquées comme des angoisses plus ou moins patentes : « *le voyage est long et puis les conditions ne sont pas forcément prévisibles* », « *je préfère partir ici éventuellement un peu bon à l'étranger quand même mais (heu) disons un étranger relativement connu* », « *les transports se font dans des conditions aussi parfois oniriques* ».

La voiture procure, quant à elle, la liberté de découvrir de nouvelles régions (en France) et de nouveaux trajets : « *selon l'inspiration du moment* ». Tout ceci se vit sans sentiment de perte de temps, même s'il arrive parfois qu'ils se perdent en raison, dit-il, des faibles capacités d'orientation de sa femme sur carte routière : « *ça se fait là encore très naturellement hein et pas forcément alors sûrement pas par les grandes routes les autoroutes on les prend quand on est pressé si on veut vraiment arriver mettons à Toulouse rapidement... mais sinon on sort de l'autoroute et puis ... on vagabonde un peu* ». Cet énoncé laisse malgré tout entendre que ce qui se réalise naturellement aujourd'hui pourrait prendre une autre tournure avec l'âge.

### 5.1.2 Rapport à la voiture et à la conduite

Les débuts de la conduite pour cet homme ne sont pas énoncés très clairement : dans un premier temps il déclare : « *J'ai passé mon permis j'peux plus vous dire maintenant à quel moment mais je crois que ça fait quand même 24-25 ans, non non plus que 24 26-27 ans* », puis par la suite, vers la fin de l'entretien, il situe cette date plus précisément : depuis plus de quarante ans.

Lors de l'entretien nous apprenons que les parents de M. Y n'ont jamais possédé de voiture : « *...ils ont toujours enfin ils ont ma mère ne conduisait pas de toute façon mon père non plus d'ailleurs il n'a jamais passé son permis et n'a jamais voulu de voiture* ». Immédiatement il enchaîne : « *oh de c'était oui tout le monde non mes parents non non non mes parents n'avaient pas à choisir ils n'avaient jamais eu de voiture c'était des réfractaires* ». Bien qu'il s'en défende, sa propre décision d'avoir une voiture s'inscrit dans une certaine référence à l'attitude de ses parents vis-à-vis de l'automobile.

La voiture s'est imposée du fait d'un agrandissement de la famille : « *oui oh j'ai passé mon permis tard...hein (heu) j'ai passé mon permis sous la pression démographique (heu) quand on a été à 4... ou 5 même 4 on s'est rendu compte que pour se déplacer il fallait une voiture* ». Par la suite il évoque la nécessité d'avoir une voiture plus spacieuse pour les déménagements et les bagages : « *on attendait le cinquième (...) enfin le cinquième on attendait le troisième mais le cinquième membre de la famille et on s'est déplacé longtemps à 5 hein ce qui obligeait à avoir disons une voiture quand même disons un peu plus spacieuse c'était pour partir en plus avec les bagages.* »

Ce qui devint confort et commodité se trouve toujours actuellement relié à la famille puisque : « *je vais pas à pied à Toulouse par exemple c'est un peu loin (euh) y a et puis (euh) l'autre côté j'ai une femme qui est invalide...* », « *et oui on avait deux enfants en bas âges (euh) trimbaler les valises (euh) (...) on commençait à trouver que prendre le train d'abord le bus pour aller à la gare ensuite le train jusqu'à Colmar et puis reprendre le bus de Colmar à . (euh) avec les bagages les enfants c'était quand même un peu pénible* ».

Suite à l'achat par nécessité de la voiture, se révéla le plaisir de la conduite et du déplacement. Ceci explique certainement pourquoi les voitures nécessaires furent d'occasion alors que le plaisir s'associe à cette première voiture neuve achetée lors de sa retraite, c'est-à-dire lorsque les déplacements s'inscrivaient principalement du côté des loisirs.

De plus, dès le début de l'entretien M.Y souligne un rapport « naturel » à sa voiture : « *je prends ma voiture comme je prendrais ma bicyclette ou comme je prends mes pieds parfois* ». La voiture serait comme un prolongement de lui, une sorte d'organe de locomotion, telles ses jambes ou par compensation celles de sa femme. C'est en cela que son rapport naturel à la voiture comme intégrée à son corps, pourrait être reliée aux qualificatifs humains qu'il lui attribue.

Autrefois, la voiture et ses déplacements ont été l'occasion de grandes joies, de plaisirs et de découvertes : *« j'ai gardé un souvenir émerveillé d'avoir fait des voyages avec des amis justement et qui alors se mettaient à côté de moi avec la carte et me disaient dans un kilomètre (...) ça c'est extraordinaire », « oui oui oui que d'aller dans des endroits parfois on a d'excellentes surprises (...) ce temps de flottement », « si j'aime ça oui assez »* (en parlant de la conduite).

Aujourd'hui son automobile contribue à maintenir son inscription ainsi que celle de sa femme dans la vie : *« c'est moi qui ai toujours conduit(euh) et (euh) actuellement je j'essaye de lui faire mener la vie la plus normale possible en la conduisant », « ... j'ai une femme qui est invalide et du coup (heu) si je veux lui permettre de sortir ne fusse que pour aller humer l'air de la campagne (heu) je prends la voiture si je pars avec elle je prends la voiture »*.

A plusieurs reprises dans l'entretien, il revient sur l'intitulé exact de la consigne de celui-ci, en précisant : *« mon rapport à la conduite automobile à l'automobile ou à la conduite », « à la conduite », « pas à l'automobile »*. Ce dernier aspect sera pourtant l'axe principal soutenant son discours.

Ce qui attire notre attention, c'est le parallèle qu'il émet entre voiture et humain lorsqu'il déclare par exemple : *« on les menait pratiquement jusqu'à leur tombe »* ou plus encore *« elles avaient parfois des caprices », « de sorte que quand il y avait des caprices aussi il (le garagiste) était prêt à les remettre à la raison », « c'était une voiture quand même un peu nerveuse », « il a abandonné sa voiture »*. La voiture est parlée comme pourrait l'être une compagne : *« ... spectatrice alors (heu) elle a des réactions de spectateur », « ah ben elle est admirable comme passagère parce qu'elle ne dit rien »* voire même du côté de l'incapacité puisqu'elle est décrite comme : *« très mauvaise navigatrice »*.

### **5.1.3 Conduite automobile et environnement**

Il évoque également, bien que brièvement, l'évolution et le caractère de la conduite dans différentes régions qu'il fréquente. Ainsi, le style de conduite est identifié à sa population : à l'est elle est *« pas du tout altruiste », « absolument pas chacun pense à soi »*, alors que dans le sud *« dans le midi on est beaucoup plus on improvise on et comme tout le monde improvise (...) il y a une faculté de s'adapter qui (euh) et de s'adapter à l'autre qui me paraît plus grande qu'ici »*.

Enonçant au passage qu'il se reconnaît plus comme conducteur du sud que de l'est, il qualifie sa conduite de nerveuse, empreinte d'impatience : *« oui ah si je relie le nerveux à la vitesse... oui oui bien sûr (...) c'est pas ça (euh) c'est éventuellement au démarrage (euh) mais je suis peut être je suis pas venu ici pour me confesser », « mais disons que ma conduite toute impatiente nerveuse ou tout ce que vous voulez (euh) qu'elle soit »*

Laisant deviner qu'il n'a jamais eu d'accidents graves, M.Y indique au chercheur : *« hé bien écoutez mon rapport à la conduite automobile pour l'instant c'est un rapport sans histoire (heu).... Vous voyez je ne vraiment je suis très gêné là pour vous répondre »*.

Il s'interroge et interroge : « *oui je sais pas très bien ce que vous allez tirer de ce genre d'entretien (rire) alors que voulez vous savoir d'autre* ».

Cependant, M.Y évoque son rapport à l'environnement routier ainsi que corrélativement ses propres capacités ou difficultés à s'y adapter : « *la conduite est beaucoup plus rapide elle est plus dense* », « *oui enfin l'incapacité enfin la capacité ça j'ai quand même mais disons une moins grande capacité à se concentrer sur l'ensemble des choses qui se présentent devant vous* », « *j'essaye de mémoriser les choses (heu) pour (heu) les dix minutes qui suivent et puis je m'arrête de nouveau pour remémorer* ».

#### **5.1.4 Processus de vieillissement et conduite automobile**

Si au début de l'entretien tout semble aller pour le mieux pour M. Y : « *c'est devenu une manière de se déplacer tout à fait courante en ce qui me concerne en tout cas je fais un certain nombre de kilomètres... 20-25000 (euh)(euh) je je n'ai pas éprouvé de difficultés particulières* » alors que les infirmités de sa femme sont très vite énoncées, la suite de l'entretien apporte des éléments nuanciant ces premières paroles.

Dans un premier temps, il évoque la recherche MAIF dans la possibilité qu'elle lui offrait de tester ses capacités, étant donné qu'il fait partie : « *des personnes...disons de plus en plus âgées* » qui conduisent. Il émet à cette occasion le regret de n'avoir pas eu de retour de cette recherche en terme d'évaluation par rapport à sa tranche d'âge, pour situer ses capacités et peut être finalement pour comparer sa façon de vieillir par rapport à celle des autres. A la question « *vous connaissez des personnes de cette tranche d'âge qui conduisent* », il répondra : « *ben forcément pour l'instant la plupart de mes collègues ne sont pas morts* ». La mort envisagée en tant qu'avenir / à venir est introduite pour la première fois.

Certains termes récurrents mettent en évidence les temps de sa vie et le vécu actuel de sa situation :

- « Pour l'instant » ( « *pour l'instant c'est un rapport sans histoire* », « *ma conduite (...) m'a quand même laissé à l'abri pour l'instant* », « *pour l'instant je le vis bien* » [parlant de son rapport à la conduite ]) laisse entendre qu'il s'agit d'un moment particulier soumis aux aléas du temps, que les choses peuvent changer, dans ce contexte là plus particulièrement empirer.
- « Maintenant » est évoqué en comparaison à ce qu'il faisait avant qui est actuellement nécessaire : « *on est obligé de s'arrêter (euh) on s'arrête tous les 200 kilomètres ce qui est d'ailleurs recommandé à tout le monde et pas seulement aux vieux mais je ne suis pas sûr que la majorité le fasse (...) alors que maintenant j'ai quand même tendance à le faire (euh)* » surtout depuis 2-3 ans. L'évolution de sa situation, de son âge fait que maintenant il est obligé de suivre les recommandations, dont il dit bien qu'elles ne sont pas restreintes aux personnes âgées mais qu'il ne suivait pas avant.

- « Encore » et « toujours » évoquent ce qui ne change pas, ce qui a toujours lieu : *« ça se fait là encore ça se fait très naturellement hein » « ...parce que je m'occupe (euh) toujours (heu)... »* .

La vieillesse et l'altération des capacités nécessaires à la conduite sont évoquées dans un premier temps pour un de ses collègues dont il dit : *« il n'est plus très sûr mais il n'a plus l'habitude »*, et ça provoque de la peur en lui. Peur parce qu'il ne conduit pas de la même manière que lui, qu'il conduit par à coups, avec allégresse et une certaine forme d'inattention : *« ...et puis peut-être une habitude aussi de...de considérer que la discussion qu'on a en conduisant est plus importante que le fait de conduire... »* Or il dira avec insistance plus loin que l'attention est une des capacités nécessaires à la conduite. Parmi ces capacités qu'il évoque il y a :

- l'évaluation de la situation : *« évaluer une situation très vite et les différentes composantes d'une situation »*, *« arriver à tenir compte de l'ensemble des données »*, l'anticipation *« essayer d'anticiper les développements possibles de cette situation »*, *« prévoir un peu plus (euh) et un peu plus à l'avance »*,
- la concentration : *« dans la mesure où quand y en a un qui fait pas attention généralement les autres font attention »*, *« quand même aussi pouvoir se concentrer sur la conduite... et ça c'est vrai que (euh) avec l'âge ça diminue »*, *« la faculté de se concentrer mettons longtemps... là c'est très sensible ça coûte »*, *« oui enfin l'incapacité enfin la capacité ça j'ai quand même mais disons une moins grande capacité à se concentrer sur l'ensemble des choses qui se présentent devant vous »*,
- l'adaptation : *« on s'est adapté progressivement et on se rend pas compte vraiment des adaptations qui ont été inévitablement nécessaires »*, *« il y a une faculté de s'adapter qui (euh) et de s'adapter à l'autre qui me paraît plus grande qu'ici »*, mais aussi le sang-froid et l'humour.

En faisant ainsi le listing des capacités nécessaires à la « bonne conduite », il révèle aussi les effets de la vieillesse sur ses capacités. Il dit que son temps de réaction est plus lent : *« et puis on s'est rendu compte aussi lors des tests c'est la réaction... bon la lenteur le ralentissement des réflexes »*, *« ça nous indiquait le temps de réaction (euh) j'étais battu à plat de couture par (euh) [eux ? en parlant de ses enfants ] »*. Il dit qu'il a une capacité – incapacité à se concentrer longtemps sur la route actuellement et que maintenant il est obligé de se ménager des pauses lorsqu'il conduit plus de 200 kilomètres, c'est à dire depuis 2-3 ans.

Alors que son discours premier semblait dire que tout va bien et qu'il n'y a rien de particulier à dire sur son rapport à la conduite, M. Y n'a pas cessé de tisser des liens entre plaisir et nécessité, avant, maintenant et bientôt, jeunesse et vieillesse. En cela il parle de son histoire avec la voiture et la conduite automobile dans une évolution et une chronologie qu'il déroule depuis le moment où il fonde une famille jusqu'à sa retraite. La voiture fait partie de la famille et en fait partie aujourd'hui encore dans le lien aux enfants et aux petits enfants.

### 5.1.5 Synthèse : Monsieur Y. : en début de cheminement

- la voiture est personnifiée et parlée du côté de la nécessité et du plaisir
- la voiture s'inscrit dans son histoire familiale : l'agrandissement de la famille
- perceptions des effets du vieillissement mais dans un premier temps mise à distance de celui-ci
- les changements de sa conduite actuelle ne s'interrogent pas en premier lieu par rapport à lui-même mais sont présentés comme étant liés au handicap de sa femme
- il identifie ce que nécessite une bonne conduite automobile
- les processus de questionnement, de remise en question et d'adaptation se font plus importants
- cette recherche lui donne l'occasion de s'interroger et de s'évaluer

## 5.2. ANALYSE DE L'ENTRETIEN AVEC Mme F (70 ans)

Mme F, mariée, mère de deux enfants et grand-mère se présente comme une femme énergique et indépendante à l'approche de son 71<sup>ème</sup> anniversaire. Retraitée depuis une quinzaine d'années, elle demeure toujours engagée dans des activités associatives.

Elle et son mari possèdent chacun une voiture pour leurs activités personnelles « *mais quand on fait des grandes distances c'est moi qui conduis* ». Afin d'expliquer cet état de fait elle énonce avec précaution la distraction de son mari et sa propre décontraction : « *il est assez euh j crois qu'il ... au bout d'un certain nombre de kilomètres euh j'sais pas il devient un peu distrait (rire) et moi je me sens décontractée au volant* ».

### 5.2.1 Les fonctions de la voiture

Actuellement, Mme F souligne que posséder une voiture se présente comme nécessaire, puisqu'il s'agit pour elle de pouvoir se rendre là où elle désire quand elle le désire, notamment le soir : « *vous vous gelez à attendre un bus problématique qui peut-être ne viendra même plus selon l'heure* ». Ainsi, son automobile garantit son autonomie, voire son indépendance : « *si je veux aller chez mes enfants /.../ chez ma fille bon vous me direz y a des trains... mais alors y faut partir à heure fixe et rentrer à heure fixe* ». Cette liberté lui "donne le moyen de partir sur un coup de tête", « *je suis capable de faire prendre ma voiture alors de faire encore une virée comme ça* ».

Cette impulsivité surgit lors de la prise décision de son départ à la retraite « *j'ai quitté sur un coup de tête c'est tout juste si j'ai pu avoir une retraite et j'ai le minimum* ». Elle pense qu'elle pourrait identiquement rendre son permis si elle avait un accident : « *ben j'espère que ça hein le jour où j'en ferai je crois que je ... je rendrai mon permis /.../ je suis capable de coup de tête* ». Comme si cesser d'elle-même de conduire ne relèverait point d'une décision raisonnée mais d'une impulsion sans retour possible.

De plus, pour illustrer son autonomie et sa ténacité elle évoque avec beaucoup de détails une situation, datant de 10 ans, où elle conduisit avec un pied fêlé sur une cinquantaine de kilomètres : « *j'ai pris la voiture et je suis allée tout de suite au centre de traumato en rentrant /.../ j'ai roulé prudemment* ». Mettant un point d'honneur à se débrouiller sans l'aide des autres, elle renchérit ainsi : « *en tant que je ne demande pas d'aide ou quelque chose aux autres je n'ai pas besoin de me faire insulter* ». Nous pouvons entendre à travers le discours de Mme F, que sa voiture semble s'assimiler à un attribut de puissance. Son rapport à la vitesse le laisse également supposer : « *quand 130 est permis je roule à 130* », mais « *j'ai dû me contrôler pour la vitesse* » précisant qu'elle « *essaye de respecter les limite* », et "avoue" quelques transgressions du code de la route. Sa voiture semble lui permettre de repousser certaines limites, elle répète à plusieurs reprises "je suis capable de".

Le côté pratique de sa voiture est survolé de manière éphémère puisqu'elle n'en parle qu'en évoquant l'éventualité du transport d'objets encombrants ou lourds. Quant à l'abandon momentané de son moyen de locomotion il peut se faire dans un contexte spécifique. Ainsi, utiliser son vélo ou se déplacer à pieds ne se conjugue que si le temps (météo et horaire) le lui permet : « *il m'est arrivé une fois ou l'autre de prendre le vélo /.../ pendant la belle saison le vélo pour aller en ville mais le soir bon de préférence la voiture* ».

Les difficultés de stationnement, seuls éléments négatifs évoqués dans son rapport à la conduite, favorisent, quant à eux la prise des transports en commun, en particulier le train surtout dans les grandes villes.

### **5.2.2 Son rapport aux accidents**

Mme F. raconte trois accidents de la route, dont un pour lequel sa responsabilité fut engagée. Le premier se déroula il "y a très très très très longtemps" à l'étranger : "une bonne femme" lui est rentrée dedans.

Les deux autres se produisirent plus récemment (3-4 ans) « *un jeune étudiant il venait d'avoir son permis et il a fait une marche arrière il n'a pas remarqué qu'y avait quelqu'un qui passait /.../ et il m'a défoncé tout le côté de la voiture* ».

Concernant l'accident où elle reconnaît sa responsabilité engagée, elle ne manque pas néanmoins de la minimiser : « *j'allais à l'esplanade il pleuvait et je roulais tout hein à l'esplanade on roule pas à*

100 ni à 50 même aux heures de pointe et c'était glissant et je suis rentrée dans une autre voiture elle n'avait rien mais moi j'avais mon avant euh mon radiateur qui était fichu ». De plus, elle précise : « mais c'était pas un accident ». Ne considérant pas les accrochages matériels comme des accidents, seule la gravité corporelle semble les définir : « y avait les pompiers y avait la police y avait euh du sang dessus par terre ». De part cette définition, Mme F pense n'avoir jamais eu d'accident.

### 5.2.3 L'évolution de sa conduite

Mme F pointe qu'elle ne peut pas dire si sa conduite a évolué au fil des années : « c'est difficile de se juger soi-même moi je peux pas me juger ». Cependant elle peut énoncer un certain nombre de changements qui ne la mettent pas en cause personnellement : « la route a changé /.../ y avait pas autant de camions que maintenant" "la vue a peut-être un peu baissé quoi ça c'est sûr mais j'ai toujours porté des lunettes ». Elle atténue ses difficultés visuelles en ne les liant point à son vieillissement mais « y a quelque chose dans la famille ».

Si elle a modifié quelque chose à sa conduite c'est surtout parce qu'elle n'a plus les mêmes contraintes que lorsqu'elle travaillait : « je peux maintenant mettre maintenant des horaires où je n'encombre pas quand les routes sont encombrées ». C'est « une question de civisme » vis à vis de ceux qui « sont stressé ». « Si je veux me lancer sur un grand trajet je pars tôt le matin je ne roule pas par contre la nuit », précisant qu'elle n'a « jamais aimé rouler la nuit ». Elle ne manque pas de relativiser cette limitation de sa conduite : « je ne vois pas pourquoi est-ce que j'aurai besoin de m'encombrer euh d'encombrer une route la nuit.. où on est quand même plus exposé à je pense des accidents ». A cela s'associe deux justifications à cet évitement de conduire de nuit : « chacun fait ce qu'il veut mais personnellement je ne l'ai jamais fait... et mes parents non plus /.../ (mon père) il n'a jamais été pour rouler la nuit ». Elle positionne donc son père comme support identificatoire en matière de conduite.

Elle ajoute « les camions sont bien contents d'être un peu seuls sur la route » comme si elle le faisait par civisme envers les routiers et pas pour éviter d'être sur la route avec les camions.

### 5.2.4 Le rapport au temps

Si Mme F ne semble pouvoir reconnaître une modification de sa manière de conduire en lien avec son avancée en âge « je suis incapable de me juger pour quoi que ce soit », on peut néanmoins repérer une certaine temporalité dans son discours. Elle distingue et oppose trois temps : "A l'époque, avant, maintenant". A l'époque renvoie à sa jeunesse, notamment ses débuts de conductrice, c'est une période idéalisée où même les transports publics étaient plus adaptés aux besoins de la population. Elle se rappelle qu'elle a dû passer trois fois son permis de conduire "à 20 ans quelque chose comme ça", elle donne plusieurs détails de l'époque pour atténuer ses échecs : « enfin bon j'ai cogné le trottoir en faisant une marche arrière /.../ ça je ne sais pas si de nos jours

*on fait encore attention à ça/ y a tellement de permis qui se donnent qu'on se pose des questions ».* Même s'il est ancien son permis de conduire semble avoir plus de valeur que les permis actuels. Maintenant est employé pour parler de la période actuelle et en pour introduire quelques modifications notables dans son mode de vie : *« maintenant j'ai un abonnement de bus depuis deux ans avant j'allais à pieds ». « Maintenant ça fait depuis quelques années que seule c'est pas intéressant pour moi de prendre la voiture pour aller euh ça m'arrive de temps en temps de faire une virée mais enfin pas pas longue /.../ bon je me dis maintenant seule euh j'encombre les routes hein une vieille doit rester à la maison (rire) ».*

Avant semble désigner la période qui précède maintenant. Si Mme F n'a pas reconnu formellement les effets de son avancée en âge sur sa capacité à conduire, elle peut néanmoins repérer un changement dans ses comportements.

Elle tient d'ailleurs à nuancer la notion de vieillissement *« y a des gens qui a 50 ans jouent les vieux /.../ au contraire dans le bus je me lève souvent pour des gens beaucoup plus jeunes que moi ... même des jeunes »*, elle dit être "chatouilleuse" si on la traite de vieille *« je n'ai pas besoin de me faire insulter »*.

Au cours de cet entretien Mme F a tenu à se présenter comme une femme dynamique qui si elle ne *« sent pas apte à se juger »* pense qu'elle saura s'arrêter de conduire si elle n'en devient plus capable. Sa participation à la recherche MAIF semble être un moyen d'avoir une évaluation de sa capacité à conduire. Elle souhaiterait connaître les résultats de l'épreuve de conduite qu'elle a passé au CEPA pour savoir *« pour la voiture si je la vend »*.

### **5.2.5 Synthèse : Madame F., une difficulté à s'interroger (bien qu'elle participe à la recherche)**

- elle se présente comme une femme dynamique et indépendante
- la voiture objet de puissance est fondamentalement nécessaire à sa liberté
- elle n'est pas dans une anticipation mais plus dans un mouvement de rupture : ceci étant lié à sa personnalité
- la question des limites qu'impose le corps est mise à distance
- elle minimise le récit des accidents pour lesquels elle est impliquée
- les modifications de sa conduite sont liées aux changements de vie mais jamais interrogées par rapport au processus de vieillissement
- elle cherche néanmoins à s'évaluer et à obtenir les résultats des différentes épreuves passées au CEPA

### 5.3. ANALYSE DE L'ENTRETIEN AVEC M.H (62 ANS)

Monsieur H se présente comme un jeune retraité au moment de la rencontre : *"je viens de prendre ma retraite"*, retraité toujours actif puisqu'il continue à enseigner *« mais seulement à des volontaires »*. Une manière de ne pas ressentir de rupture entre un avant et un après une retraite pas encore tout à fait assimilée *« moi je suis prof à enfin j'étais »*, mais aussi une manière de vivre autrement son rapport à l'enseignement, puisqu'il s'agit de *"motivation"*, visiblement plus importante des étudiants.

Le discours de Monsieur H se présente de manière assez caustique, la singularité de son énonciation l'a amené à des associations quelquefois difficiles à suivre : parfois elles dérivent vers un discours professionnel avec une terminologie spécifique, d'autres fois les références historiques ou politiques nous éloignent considérablement du sujet de la recherche.

Néanmoins plusieurs aspects clefs de notre recherche sont abordés : la question des accidents et celle du vieillissement mais aussi l'évolution des automobiles, de leurs capacités et potentialités. De plus du fait de sa personnalité, Monsieur H nous laisse entrevoir un rapport relativement particulier aux règles et à la loi.

#### 5.3.1 Qu'est-ce qu'une voiture ?

C'est en tant que professeur de technologie que Monsieur H appréhende l'automobile *« ben disons que en principe c'est un ustensile qui sert à se déplacer d'un endroit à l'autre »*. Il semble tout à fait étonné de la valeur que peut prendre cet objet pour ses concitoyens *« et donc les gens y mettent leur ego euh tout un tas de trucs qui n'ont rien à voir avec la physique »*, s'il ne pense pas investir la voiture comme tout un chacun, nous pouvons cependant entendre à travers ses commentaires très techniques l'intérêt qu'il y porte.

En effet Monsieur H développe à plusieurs reprises le décalage existant entre les possibilités techniques actuelles de construire des véhicules sûrs et non polluants et le parc automobile : *« moi j'ai des idées très matérialistes sur ce que devrait être une automobile et la réalité de ce qu'elle est me laisse euh tout à fait perplexe voilà »*. Ce décalage porte entre autre sur le fait suivant : *« faut quand même voir que les constructeurs savent depuis très longtemps faire des autos qui consomment 2 litres au 100 kilomètres... on a un peu travaillé avec eux pour les aider à mettre ça*

*au point... mais ils disent que ça les intéresse pas*», «*donc la technique donne des possibilités...qui sont totalement inutilisées... pourquoi personne ne le sait*», ces propos peuvent nous laisser entrevoir pourquoi Monsieur H évoque surtout ce que pourrait être la voiture et non pas celle à laquelle il a affaire quotidiennement : «*la voiture est conçue par des stylistes pour répondre je sais pas si le mot passion ou hobby enfin pour répondre à des pulsions de l'acheteur...or...ça devrait être conçu comme un moyen de transport...or ça c'est pas le c'est pas ça qui est à la base de la conception de la voiture*». Il ne semble pas pouvoir penser son rapport à l'automobile autrement qu'en tant que spécialiste, c'est-à-dire en évaluant les capacités de cet outil.

### **5.3.2 Evolution de la conduite**

C'est encore avec ce point de vue (de spécialiste) qu'il considère l'évolution générale de la conduite : «*faut pas être trop pessimiste parce que si je regarde les routes et les voitures depuis 40 ans euh c'est moins pire que ça ne l'était...mais euh en même temps euh ça c'est quand même incroyable que ça soit euh à ce niveau là encore aujourd'hui quoi*». Ainsi il reconnaît une amélioration des conditions de conduite depuis une quarantaine d'années, il marque néanmoins sa déception par rapport à un idéal non atteint. Il ne peut se départir d'un regard critique : «*les ruines d'aujourd'hui sont en beaucoup meilleur état que n'étaient les ruines d'autrefois mais elles roulent plus vite aussi*».

### **5.3.3 La question des accidents**

Lorsqu'il évoque la question des accidents Monsieur H les impute soit à la dangerosité des véhicules trop rapides soit aux erreurs d'autrui : «*des gens qui ne remarquent pas qu'ils leur manque un bout de vision à un carrefour ils ne voient pas la bagnole qui vient à droite ils rentrent dedans on dit accidents euh imprévisibles euh facteur humain*». Au cours de l'entretien, il essaie d'éviter de se sentir personnellement impliqué par cette question sans toutefois toujours y arriver. Par exemple il évoque des accidents qui lui sont arrivés lorsqu'il était jeune «*à 20 ans je me suis endormi en moto sur une autoroute parce que je croyais pas possible de s'endormir en moto*». Ainsi cet accident serait dû à des "illusions naïves" qu'il avait lorsqu'il était jeune, cela lui permet en même temps de mettre à distance le risque d'accidents liés au vieillissement. De plus le risque léthal de l'accident automobile est banalisé : «*bah je me suis dis que j'aurai pu tuer quelqu'un hein euh donc ça me tuer moi ça ne me tracasse pas parce que je pense qu'on meurt un jour de toute façon donc ça c'est pas gênant euh mais tuer quelqu'un ça m'embêterait*». Mais la question de sa responsabilité émerge toutefois même s'il tente de l'écarter : «*ma femme elle a très*

*peur...au volant quand je conduis parce que elle a été gravement blessée dans cet accident où l'autre a grillé un sens interdit...moi je dis je peux quand même pas prévoir tous les imbéciles qui grillent les sens interdits mais elle elle a mal interprété euh j'dirais elle a mal interprété le fait qu'il y ait eu un grave accident avec moi au volant... ».* Il refuse d'envisager sa responsabilité et préfère penser que c'est sa femme qui a commis une erreur d'interprétation de l'accident qui l'a grièvement blessée.

De ce fait Monsieur H n'est pas sans ressource pour proposer quelques solutions permettant de réduire de manière générale (pour tous) les risques liés à la conduite automobile. Tout d'abord c'est en tant que professionnel qu'il envisage des applications techniques : *« moi si on me donnait du pouvoir je dirais on colle les vitesses en mètres/seconde déjà et puis on met des limiteurs...et que les gens parce que en mètre et je pense qu'en mètres/seconde on voit tout de suite la durée de réaction qu'on a ».*

D'autre part il pense qu'une éducation dès l'école maternelle serait nécessaire *« l'école ça devrait être un endroit où on doit apprendre quelque chose et une des premières choses qu'on pourrait essayer d'apprendre aux enfants et aux parents c'est que si y a des règles c'est pour être appliquées ».* En ce qui concerne les difficultés susceptibles de toucher plus fréquemment les personnes âgées (comme une diminution de la vision), Monsieur H propose de contrôler les conducteurs du point de vue de leur conduite et de leurs aptitudes physiques : *« d'autre part faudrait faire repasser le permis et faire des contrôles médicaux parce que vous pouvez être devenu complètement aveugle et continuer à conduire ».*, cependant nous pouvons noter qu'il évite de préciser la catégorie de conducteurs concernés. Ces éléments nous amènent à repérer comment Monsieur H évoque la question du vieillissement.

### **5.3.4 La question du vieillissement**

C'est de manière positive que Monsieur H lie son avancée en âge et sa manière de conduire, il compare sa conduite actuelle à celle qu'il avait à 20 ans : *« je pense que je suis un peu plus prudent ».* De plus il pense avoir évolué de point de vue par rapport aux accidents, il trouve qu'il y en a "énormément" et "que c'est grave" : *« y a énormément d'accidents mais bon les gens s'en foutent la majorité des gens trouve pas que c'est grave...et bon je dois dire que moi même euh dans ma jeunesse je sais pas si...je n'avais pas ces points de vue ».*

Nous pouvons relever que tout au long de l'entretien Monsieur H donne son opinion en se différenciant de ses concitoyens. Il se met à l'écart de ce qu'il observe. Nous retrouvons ce mode de positionnement quand il s'agit de parler de la conduite des personnes âgées, il semble ne pas s'inclure dans cette catégorie de conducteur, tout au moins quand il aborde le versant

"problématique" de cette question : *« mais le problème c'est que je dirais les les vieillards en général...conduisent moins vite...hein donc euh l'un donc euh d'une part un vieillard est sûrement...en moins bon état de réflexe qu'un jeune homme mais comme les personnes jeunes ... donc une personne jeune...est est quand même euh en général euh roule plus vite qu'une personne vieille...donc euh est-ce que c'est...euh pour des raisons psychologiques disons y sont ».*

Lorsqu'il s'implique, une autre terminologie se met en place "vieillard" se voit remplacé par "retraité" et les propos visent à positiver le vieillissement "moins fou" : *« bon les retraités on est moins pressé...euh on a un peu plus on est un peu plus rassis donc euh on est moins fou pour ça enfin ».* Une double mise à distance d'éventuelles difficultés est donc à l'œuvre : il n'est pas un vieillard et il est "plus prudent", "moins fou" qu'une personne jeune.

De plus s'il se trouve parfois en difficultés (perception visuelle, adaptation aux changements) c'est encore du fait des autres et notamment de ceux qui mettent en place la signalisation : *« ils changent tout le temps »* les panneaux qui ne sont pas assez visibles : *« en plus ils changent tout le temps les sens interdits comme ci comme ça...et ça ça pose quand même question parce que les les gens dans une ville ils ont quand même leurs habitudes quand vous changez du jour au lendemain ce qui est permis et autorisé euh...ça peut arriver qu'on se trompe mais ça... c'est quand même aberrant s'ils le font faudrait qu'ils mettent des gros panneaux que ça soit évident ».*

En somme Monsieur H ne semble pas reconnaître la part de son avancée en âge dans les quelques difficultés qu'il rencontre au volant de son véhicule..

### **5.3.5 Le rapport aux règles**

La singularité de Monsieur H apparaît également dans son rapport aux règles et notamment celles du code de la route. Une phrase illustre tout particulièrement le positionnement de Monsieur H : *« moi j'essaye...de respecter...l'esprit...du code de la route je dirai plus que son texte ».*

S'il pense nécessaire qu'il y ait des règles, il se trouve de bonnes raisons pour les transgresser : *« donc moi je pense que le respect des lois et des règlements quand ils sont bons serait une bonne chose... ».* Les règles ne sont pas bonnes, donc on peut y contrevenir *« ah la ville de Strasbourg respecte pas les lois alors pourquoi moi je respecterais donc il accélère ...donc euh d'une part les véhicules les chauffeurs en France ne respectent pas le code de la route mais le code de la route lui-même ne respecte pas la loi ».*

A plusieurs reprises, Monsieur H narre des souvenirs de vécus d'injustice, où il a payé à la place d'un autre, par exemple : *« j'ai aussi eu euh à 23 ans un type qui est venu me percuter en grillant un sens interdit et au tribunal c'est moi qu'a été déclaré responsable »*, il utilise ces événements pour

justifier son rapport actuel aux règles : « *donc j'ai aussi dans ces années là perdu des illusions que j'avais sur ce que sont les règlements et et la façon dont il faut les respecter* ».

D'ailleurs le fait que les lois et règlements changent en fonction des pays et de leur culture lui permet de se concocter sa manière personnelle de conduire. Sa propre évaluation et analyse de la situation semblent lui servir d'unique référence pour étayer ses comportements.

### **5.3.6 Synthèse : Monsieur H., absence de remise en question**

- la voiture se présente uniquement comme un objet de déplacement
- il existe un décalage entre la voiture et l'environnement
- les accidents sont liés à la vitesse, son implication est minimisée, la responsabilité est externe non seulement pour lui mais pour tous les sujets, c'est le contexte, dont la voiture est un élément, qui favorise l'accident
- il ressent toujours un sentiment d'injustice envers les règles de conduite
- l'avancée en âge est synonyme d'une meilleure conduite
- le problème vient toujours de l'extérieur.

## **5.4. ANALYSE DE L'ENTRETIEN AVEC Mme X (61 ans)**

Mme X. démarre notre rencontre en évoquant les quelques tests de mémoire qu'elle a passé dans le cadre de la recherche. Elle parle alors d'avoir remarqué qu'elle ne souvenait pas toujours de réponses aux questions posées, tout en disant que parfois celles-ci relevaient d'une culture générale qu'elle n'avait pas, mais que pour d'autres elles faisaient davantage références à des éléments qu'elle aurait dû savoir étant donné sa profession liée à l'enseignement. Cette confrontation au savoir et au souvenir semble un peu l'avoir troublée et pense qu'il faut sans doute parfois réactualiser les choses pour les garder en mémoire.

Durant l'entretien, Mme X. va en quelque sorte se situer entre deux âges, en se référant d'une part au temps où elle était plus jeune, et d'autre part à la manière dont elle voit sa propre mère aujourd'hui. La différence d'âge se marque également dans son discours quand elle évoque sa position face aux jeunes de son quartier ou encore à ses enfants.

### 5.4.1 Rapport à la conduite et à la voiture

Mme X. présente son rapport à la conduite lié au plaisir de conduire et surtout au sentiment de liberté ressenti quand elle souhaite se déplacer pour faire ses courses et pour les loisirs. Alors que sa situation actuelle de résidente en ville pourrait la dispenser de l'automobile, c'est en se référant au lieu d'habitation de son enfance qu'elle justifie aujourd'hui l'usage de la voiture « *je viens d'un petit bled, enfin originaire disons d'un petit bled y a rien, y a pas de bus, y a pas de train, y a pas de... donc, c'est pratique quoi* ».

Le sentiment de liberté que procure la voiture s'associe également au sentiment de sécurité.

Les transports en commun sont relatés dans ce qu'ils font vivre, qui est de l'ordre de la peur, du désagréable, du pénible en lui faisant rencontrer des scènes qui la gênent du fait de la confrontation à des personnes pouvant présenter des difficultés particulières ou tout simplement qu'elle ne connaît pas. Ceci s'associe alors au sentiment « *d'être moins à l'aise* ». La voiture apparaît alors comme un lieu où elle semble quitter ce monde social où elle ne se reconnaît pas vraiment et qui est source pour elle de tension « *Ca me destresse la voiture* ».

Mme X. insiste pour dire qu'elle « *aime la voiture* », ceci étant toujours associé à « *j'aime bien conduire* ». Ce rapport à la conduite est cependant amené avec une certaine réserve qui transparaît dans la manière dont elle nuance ce qu'elle vient d'affirmer. C'est ainsi qu'elle se reprend pour dire « *je conduis assez facilement* ».

### 5.4.2 Conduite et vieillissement

De même, il semble qu'elle ne soit pas sûre que son état perdure : « *jusqu'à présent j'ai pas eu de problème* ». Cette expression reviendra de façon récurrente jusqu'à la fin de l'entretien. Parle-t-elle ici d'accidents ou évoque-t-elle des problèmes qui serait davantage de l'ordre de la santé ? Le contexte de cet énoncé laisse à penser que c'est avant tout de ses capacités physiques dont il est question. Elle avance en effet « *si je suis fatiguée en principe, euh, je le sens et je laisse le, la la voiture, le volant à quelqu'un si quelqu'un est avec moi* » tout en ajoutant « *je suis assez attentive* ». Mais la question des capacités mnésiques réapparaît, sans doute en lien avec ce qui avait été dit avant l'entretien « *bon, y'a peut-être un peu le code de la route* » tout en relativisant la portée de cette remarque, sachant qu'elle trouve à y pallier facilement « *mais comme j'ai des enfants qui ont passé le permis avant moi, ils me remettent tout ça en mémoire* ». Cette question revient par la suite de façon plus précise : « *je n'ai pas de problème actuellement, bon, j'ai toute ma tête* », et sous la forme de la dénégation et de la rationalisation « *ne pas savoir où je suis, où pour me diriger (...) des fois c'est (rire) j'ai pas l'habitude mais autrement bon ça ne me cause aucun problème* ».

Mme X., avec l'avancée de l'entretien, reprend plusieurs fois ces mêmes thèmes et ces mêmes manières de dire, mais en vient à reconnaître qu'elle a « *quand même un certain âge* ». Ceci l'amène alors à souligner que si elle n'a pas pour autant de difficultés particulières, il semble plus

que ce soit au niveau du plaisir à conduire dans certaines situations difficiles, comme les embranchements d'autoroute, que les choses changent pour elle. La conduite à la campagne apparaît alors pour elle « *moins dangereuse* » bien qu'il faille toujours « *faire très attention* ». Ce thème de l'attention à avoir quand on est au volant, elle le développe de façon multiple dans l'entretien, soit en référence à la conduite dans différents contextes (autoroute, campagne), soit en évoquant les conduites imprudentes des autres automobilistes, soit encore en évoquant les réflexions des passagers de la voiture. A cet égard, elle critique parfois les réactions du passager qui en viennent à influencer sa conduite.

La diminution de ses capacités mnésiques et d'attention sont sans doute ce qui sous-tend la crainte de Mme X. dans l'avancée en âge. Elle en perçoit aujourd'hui les prémices. Ceci est cependant certainement aussi à mettre en lien, et ceci est un point à ne pas négliger, avec son inscription dans ce travail de recherche où les différentes épreuves proposées peuvent venir inquiéter ces composantes de la personnalité qui seront ensuite reprises dans le discours.

### 5.4.3 Entre deux âges : trouver ses repères

L'usage de la voiture sert par ailleurs pour Mme X. au maintien des liens avec ses proches, parents, petits enfants ou amis. En évoquant sa mère âgée de 80 ans, elle associe tout de suite sa nomination au fait qu'elle conduise encore. A ce sujet elle convient qu'elle ne fait plus de longue route notamment depuis qu'elle a eu « *un ou deux petits soucis matériels* ». Cependant tout de suite elle reprend le thème des capacités mentales : « *elle a encore de bons réflexes* » puis « *elle a toute sa tête* », expression qu'elle avait employé pour elle en début d'entretien. L'identification au modèle maternel se reconnaît également quand elle évoque le fait qu'elle a, tout comme elle, « *tout le temps conduit presque tous les jours* », ou quand elle reprend le thème des remarques du compagnon de sa mère quand celle-ci est au volant. A la fin de l'entretien elle dira également que sa mère se sent à l'aise au volant, tout comme elle l'avait dit pour elle-même. Il apparaît néanmoins que Mme X. éprouve une certaine anxiété face à la conduite de sa mère : « *on la met quand même en garde* » dit-elle. Puis elle évoque un stage de « *remise en forme* » qu'a suivi sa mère suite un accident « *ça lui a remis en mémoire (...) ça rajeunit sa façon de conduire disons quoi* ». Nous pouvons ici nous demander si telle n'est pas aujourd'hui la demande de Mme X. pour elle-même. Interrogée sur ce sujet, sa réponse est embarrassée, elle ramène la question à un problème qui pourrait concerner tout conducteur, même jeune comme sa fille qui doit faire face à des situations de circulation parfois également difficiles. C'est alors pour elle l'occasion d'accuser les jeunes parce « *qu'ils n'ont pas d'expérience* » et qui se disent « *très sûrs* ». Cette décharge d'agressivité sur l'autre permet ensuite à Mme X. de refaire le lien avec la conduite de sa mère et d'en venir sans s'en rendre compte à assimiler la conduite de sa mère à celle des jeunes en précisant « *qu'elle roulait relativement vite disons que moi je n'aurai pas pu rouler plus vite en la suivant* » et en reprenant aussitôt après le thème de la conduite des jeunes de son quartier.

L'expérience acquise par la conduite est ensuite directement associée pour Mme X. à la mémoire : « *quand on conduit on vit quand même un tas de situations, ça s'enregistre dans le cerveau (...) y'a l'attention, y a tout (...) quand on a l'expérience on peut ou tirer à droite, ou tirer à gauche, éviter un accident* ». Cette affirmation est reprise ensuite sous une autre forme : « *bon j'ai sûrement aussi eu une, des... des moments où j'aurai pu avoir un accident* ». Ceci laisse à penser que le cerveau pourrait également bien enregistrer les fautes commises au volant. Alors le discours de Mme X. se perturbe : « *j'aurai pu avoir un accident que je, je, ce n'est pas de ma faute si je l'ai évité, je disons, moi j'ai eu de la chance...* ». L'idée de faute est énoncée, elle essaye de se reprendre en redisant « *je crois quand même que lorsqu'on a une certaine habitude...* », ajoutant l'exemple de deux accidents qu'elle a réussi à éviter. Mais elle ajoute cependant tout de suite après, en réponse à une question posée, qu'elle a eu deux accrochages, tout en tentant de minimiser leur portée notamment en les remettant dans un contexte très lointain « *ça fait très très longtemps* », « *il y a une trentaine d'années, si ce n'est pas plus* », comme si cela ne pouvait plus la concerner aujourd'hui. Ceci est renforcé par le fait qu'elle dit être à cette époque là ignorante du mode de conduite sur route mouillée « *et puis c'est vrai que l'aqua-planing, j'en avais jamais entendu parlé à ce moment là* ». N'est-elle pas en train de tenter de nous convaincre qu'aujourd'hui avec l'expérience et la mémorisation acquise par elle et par le savoir, elle est une personne sûre au volant ?

Ce thème de l'expérience liée à la mémorisation et au maintien des réflexes, Mme X. le poursuit et en fait une raison indispensable pour la poursuite de la conduite : « *si on arrête, euh, on devient plus maladroit, enfin c'est je sais pas si c'est vrai mais je pense hein* (...) « *je pense qu'il faut continuer à conduire et puis à se tenir au courant et puis à regarder un petit peu les normes de sécurité* ».

La conduite dangereuse appartient pour Mme X. à la jeunesse d'aujourd'hui qui manque de civisme et au besoin qu'ils ont de s'affirmer.

Il est possible cependant de remarquer que le thème de la vitesse revient plusieurs fois dans l'entretien et qu'il apparaît de façon voilée sous la forme d'une certaine revendication. Elle l'a évoqué en parlant de sa mère, elle ajoute ensuite « *y'a des fois on pourrait rouler disons un peu plus vite et on est limité à* ». Ceci n'est pas sans rappeler une expression citée précédemment « *quand on est trop âgé, peut-être quand on ralentit trop (...)* ». Que signifie pour Mme X. le maintien d'une certaine vitesse au volant ? Le maintien de sa jeunesse ? A quoi correspond la liberté qu'elle revendique avec la conduite automobile, et qu'elle associe ainsi « *mais bon en respectant les autres ?* » Etre toujours jeune mais pas avoir les défauts de la jeunesse ?

Mme X. apparaît ainsi durant tout l'entretien questionnée par son âge et les incidences de l'avancée de sa vie sur la conduite automobile même si par de nombreux mécanismes de défense, elle s'en défend. La fin de l'entretien le montre plus clairement encore quand elle énonce qu'elle a souhaité faire partie de cette recherche « *en pensant à (sa) mère, hein, parce que comme elle est plus âgée, je voulais un petit peu voir, bon puis je pensais qu'on aurait des discussions avec d'autres conducteurs plus âgés, moins âgés etc.(...) je voulais voir un peu euh... comment ça pourrait évoluer (...) voir un petit peu leurs réactions euh, pour peut-être me rassurer quand je suis sur les*

*routes* ». C'est alors sur un questionnement que finit l'entretien avec Mme X., questionnement quant à la capacité que peut avoir une personne à se rendre compte ou non des « *faiblesses* » qu'elle peut avoir avec l'avancée en âge, et à la nécessité sans doute de « *faire des stages euh, mais pour tout le monde, de réapprendre son code de la route* ».

#### **5.4.4 Synthèse : Madame X., dans un processus d'interrogation, d'évolution et d'adaptation**

- sa conduite est liée au plaisir, au sentiment de liberté et au maintien des liens amicaux et familiaux
- elle constate des changements dans sa manière d'être par rapport à la conduite
- elle est dans un mouvement d'interrogation et d'inquiétude sur ses capacités mnésiques et ses capacités d'attention actuelles
- elle met en œuvre des capacités de compensation
- elle se projette dans le futur en référence exclusivement à sa mère (conductrice de 80 ans) prise comme point de repère
- la manière de conduire des jeunes s'articule à un deuil qui est à l'œuvre en elle
- l'accident est à la fois minimisé et centré sur un lointain passé.

## **6. SYNTHESE GENERALE ET QUESTIONNEMENT**

Vis à vis de cette recherche, les personnes rencontrées se sont constamment senties concernées et impliquées, portées par un désir de faire évoluer la conduite automobile. Néanmoins leurs propos ne peuvent qu'être ambivalents entre cette volonté de faire avancer les choses et la peur que cela ne leur retombe dessus. Ainsi, il peut y avoir une retenue dans le discours, dans la manière de parler des accidents ou encore dans la manière de présenter leurs difficultés. On peut se demander, dans un contexte hors recherche commandité par la Maif, si l'abord d'une telle question serait différente et sur quels points ? Il leur fut difficile d'appréhender d'être considéré comme une catégorie singulière.

### 6.1 La voiture : un lien vital

Toucher à la voiture, c'est comme toucher au sujet et à son **inscription** dans la société. Du fait que le processus de vieillissement passe par des abandons, des renoncements, voire des sentiments d'exclusion, il importe pour les personnes de trouver des lieux où leur inscription demeure présente. La voiture est l'un de ces objets participant très fortement au maintien de la vitalité du sujet tant au niveau physique car elle entretient de nombreuses compétences: vigilance, attention.... qu'au niveau psychique. La conduite automobile vient en ce sens signifier toute la dimension de l'inscription du sujet dans la vie qui est à l'œuvre.

La voiture fait clairement partie de la vie des personnes rencontrées. Elle s'y inscrit non seulement par rapport aux circonstances des déplacements et leur utilité, mais elle s'inscrit surtout et prioritairement comme centrale dans le maintien de son inscription dans les liens tant sociaux que familiaux. Nous pouvons parler d'un lien vital, s'exprimant tant dans l'attachement à cet objet et ce qu'il signifie principalement du côté de l'autonomie que dans l'épreuve que peut signifier l'abandon de la conduite.

En conséquence si l'arrêt de la conduite vient faire rupture, la poursuite de la conduite elle vient maintenir la continuité de l'inscription du sujet dans son environnement.

Arrêter de conduire, les personnes rencontrées se sentent impliquées par cette question même si cela s'exprime dans une mise à distance dans le temps : elles verront plus tard. Il ressort que c'est sous un angle négatif que cela s'envisage, c'est-à-dire du côté de multiples pertes : perte de ses capacités, perte de son autonomie, perte des liens, perte de la vie. Au delà des deuils que cela implique, nous pensons que la question de la référence à la mort vient se poser plus ou moins vivement pour les participants.

Les limites du corps pousseraient à cette contrainte au renoncement et à l'abandon de la conduite, mais en contre partie, comme ce qui apparaît faiblement compensatoire, les personnes ne se sentiraient plus mise en danger sur la route par elles-mêmes.

Certaines personnes souhaitent maîtriser, elles-mêmes la prise de décision de stopper leur conduite, alors que d'autres préféreraient que ce soit un tiers qui les engage dans cette voie. Ce que tous soulignent c'est que le moment de l'arrêt ne peut-être lié à un âge précis et pré-fixé par avance, car le processus de vieillissement et les capacités à la conduite varient considérablement d'une personne à l'autre.

Estimer soi-même que le temps est venu d'arrêter de conduire est difficile, car toute personne n'est pas propice à une remise en question surtout lorsqu'il s'agit de souligner une perte. Donc l'appel à un tiers estimé compétent se présenterait comme moins douloureux.

Ce à quoi l'on peut réfléchir pour l'avenir, c'est non seulement comment pourrait, le plus humainement possible, se négocier cet arrêt de la conduite et par quelles compensations positives pour le sujet cela pourrait passer. Dans ce sens, qu'est-ce qui pourrait être mis en place comme structure de rechange, lorsque le sujet n'a plus la voiture ? On n'envisage pas un renoncement de la même manière s'il y a rien après ou s'il y a quelque chose de possible. Par exemple la mise en service de voiture ou co-voiturage avec chauffeur, type taxi mais pour différentes distances, pas uniquement les courtes distances serait à réfléchir. C'est-à-dire de maintenir la possibilité du déplacement mais avec un autre conducteur. Les transports en commun n'apparaissant pas, dans le discours des personnes concernées, le plus souvent appropriés pour la personne âgée, surtout lorsqu'elle n'est pas en centre ville ou lorsqu'elle souhaiterait se rendre en un lieu inaccessible par les transports en commun.

## 6.2 Les enjeux de l'accident

Au-delà de ce qui se joue au moment de l'accident ce qui est signifié, c'est que l'accident constitue un moment de rupture dans le temps et dans les projets. C'est en ce lieu que nous pouvons entendre que la voiture interroge la question de la vie et de la mort, mais pas uniquement vis-à-vis de l'accident mais aussi envers l'idée d'un arrêt radical de la conduite.

La mise en parole de l'accident, (même si cela n'implique que des dégâts matériels), est toujours complexe dans la mesure où des enjeux psychologiques et affectifs sont mobilisés. Ainsi, dans notre recherche, les récits sont projetés dans un passé plutôt lointain, mettant du même coup à distance ce qui serait mobilisable actuellement pour le sujet. Néanmoins ce qui en est dit vient témoigner de la question de la responsabilité du sujet et plus précisément le fait qu'il est narcissiquement difficile de

s'avouer son implication, alors qu'à l'inverse il est plus aisé de déplacer la question en mettant en cause l'environnement ou les autres conducteurs.

De plus, il est légitimement difficile pour des personnes d'interroger le potentiel lien vieillissement-accidentologie, puisque le plus souvent elles l'entendent comme la suspicion d'être considérées comme plus dangereuses que d'autres catégories de conducteurs.

### 6.3 Conduite automobile, vieillissement et adaptation

Le vieillissement se présente comme un processus à l'œuvre ne surgissant pas soudainement, par conséquent il ne se présente pas comme un moment de rupture net entre un avant et un après (sauf dans des cas particuliers et exceptionnels), mais s'inscrit bien plutôt dans une continuité.

Ce qui pour beaucoup de personnes vient interroger leur rapport au vieillissement et signifier leur avancée en âge ce sont les situations extérieures : par exemple la retraite ou devenir grand-parents, mais aussi des moments de vie du sujet : par exemple le sens qu'il donne au chiffre de son anniversaire ou encore ce que le corps vient lui signifier de ses nouvelles limites et capacités.

Nous l'avons déjà souligné, cela implique des remaniements psychiques liés à la notion de deuil et de blessure narcissique. Ces remaniements ou non remaniements, ne peuvent s'inscrire que dans l'histoire et la structure psychique propre à chaque personne.

Le premier temps afin d'adapter sa conduite à l'évolution de ses aptitudes passe par une identification de ces dernières et de leurs impacts. Alors que quelques personnes, ne se sont jamais questionnées à ce sujet, une majorité des personnes rencontrées a identifié ou a saisi par le biais de cette recherche l'opportunité d'identifier, leurs lieux de difficultés. Ainsi, dans un second temps, elles peuvent mettre en place des stratégies adaptatives : par exemple redoubler de vigilance lors de l'accès aux autoroutes, ou des stratégies d'évitement : par exemple ne pas conduire de nuit. En résumé, tout ce qui peut être compensable est utilisé. Notons que cela ne peut se mettre en place que s'il y a repérage et acceptation de ses nouvelles limites, et rajoutons que le remaniement peut être à l'œuvre même si la personne n'en est pas clairement consciente : c'est-à-dire qu'elle se pose un jour la question de savoir où elle en est et ce qu'elle doit en conséquence modifier dans sa manière de faire.

S'il est possible d'identifier ses difficultés par rapport au vieillissement, il est possible d'y lire les aspects positifs, centrés pour ce qui nous concerne sur une meilleure adaptation au cadre de la conduite tel qu'il est posé par le code : par exemple plus de prudence dans la vitesse, plus de temps

de récupération. En contrepartie, les infractions des autres automobilistes sont pour beaucoup bien plus perceptibles.

Nous pouvons à ce propos souligner que l'une des représentations : que la voiture est liée à la vitesse reste fermement ancrée dans les mentalités malgré le discours politique et social mis en avant surtout actuellement. Si c'est là dessus que les personnes interrogées mettent l'accent, c'est parce que leur rapport au temps s'est pour beaucoup modifié et ajusté à leur mode de vie actuel, creusant un écart avec celui que la société renvoie.

Le lien vieillissement –conduite est singulier, il dépend de l'histoire et de la structure du sujet, c'est à dire pour ce qui nous intéresse, de son rapport à l'autre et de son rapport à l'environnement. Ainsi ce dernier peut être perçu comme hostile à partir du moment où la personne perd ses repères. A l'inverse lorsqu'il y a adaptation, il y a une meilleure appréhension de l'environnement.

Ce qui mobilise le plus l'adaptation de sa conduite, c'est la capacité de **remise en question**, passant en premier lieu par une reconnaissance de ses nouvelles limites. Cela touche directement la question narcissique où la personne doit s'accepter comme telle et renoncer un peu plus à un idéal de ses possibilités. Cela passe par un processus de deuil et de castration, deuil de la jeunesse, deuil des performances.... Ceci ramène à une autre manière d'investir son corps mais aussi son rapport au temps. Ce n'est plus celui de la performance tel que le prône la jeunesse et le monde social actuel. Le rapport au temps sera chez la personne âgée, plus lié à ses désirs, à son propre temps, même s'il est en décalage sur la route avec les conducteurs "actifs". Mais ce décalage lui permet d'être tout à fait dans la norme vis à vis du code de la route : en effet, plus de lenteur, moins de réflexes, les amènent dans beaucoup de situations à être mieux adaptés, en ne grillant pas un feu rouge, en regardant attentivement par exemple. Mais en contre partie, ne pas réagir rapidement, non seulement peut être dangereux dans certaines situations, mais entraîne un sentiment d'insécurité face aux autres automobilistes. Le rythme n'est pas le même et les autres sont décrits du côté de leur manque de civisme et de respect envers cette différence de l'approche de la route.

#### 6.4 Repenser la conduite

Ce que nous cherchons tous, c'est plus de **sécurité** sur les routes, il semble que cela ne soit possible que si l'on se penche non seulement sur les modes de conduite, les voitures et les infrastructures, mais au delà sur les enjeux relationnels entre les conducteurs et autres personnes partageant la route.

Une des questions à travailler, serait comment amener les automobilistes dans leur ensemble à un **respect** de l'autre, passant par le partage de la route ? Tout le monde ne conduit pas de la même manière, nous savons qu'à partir d'un certain âge des variables prédominent, alors il serait intéressant de voir ce qui pourrait être signifié pour sensibiliser le public à ces différences. Cela ne se joue pas à notre avis en plus ou en moins, on ne conduit ni mieux ni moins bien si l'on est jeune ou vieux, mais on conduit différemment. Ce n'est plus la question de la performance qu'il faudrait (sûrement dans l'idéal) mettre en avant mais bien celle de la différence.

Parce que se sentir moins respecté dans sa conduite amène une augmentation du stress et cela aura directement des conséquences sur la dangerosité du conducteur.

Le problème, ce n'est ni les personnes âgées, ni le vieillissement, c'est que le monde est en perpétuelle et rapide **évolution**, la route l'est aussi par des changements dans le code, mais aussi dans la manière de la partager : ainsi aujourd'hui il faut composer avec les vélos, les rollers.

Pour tous les automobilistes une réadaptation constante doit être à l'oeuvre et cela est beaucoup plus compliqué lorsque la personne reste fixée à ses repères d'autrefois. C'est-à-dire que tout sujet apprend à conduire dans un temps et un contexte donné, c'est là qu'il forge ses bases et ses repères. L'idée d'un temps unique pour l'apprentissage de la conduite (on le passe une fois, c'est pour la vie) ne tient pas compte des changements. Le décalage s'accroît non pas vis-à-vis de son âge, qui n'en est qu'un aspect, mais entre ses repères et les nouvelles formes d'investir la route. Actuellement chaque personne est livrée selon ses compétences d'adaptation à ce travail de réappropriation. Par conséquent, une politique commune identifiant les modifications sur un certain nombre d'années, pourrait permettre une "remise à niveau" pour tous. Car si le sujet reste campé sur ses représentations de la route, ou s'il constate un décalage sans savoir qu'en faire, c'est là que certainement le risque d'une potentielle dangerosité de la route augmente.

Comment doit se faire l'**adaptation** ; qui doit s'adapter à l'autre ? La personne âgée à son environnement, ou l'environnement à la personne âgée ? Les deux certainement doivent être en inter-activité, mais alors on peut s'interroger sur les modalités de ces adaptations. Qu'est-ce qui peut être mis en oeuvre du côté des infrastructures, dans l'approche de la route des conducteurs entre eux, et vis-à-vis des personnes âgées, mais aussi chez les personnes âgées elles-mêmes ? Quelles modifications devraient-elles être mises en oeuvre ? Cela ouvre sur une autre recherche qui pourrait se baser sur ce que chacune des catégories de conducteur peut en dire.

## **7. BIBLIOGRAPHIE**

1. BARDIN (L.), 1977, *L'analyse de contenu*, Paris, Presses Universitaires de France
2. BOURGUIGNON (O.) et BYDLOWSKI (R.), 1995, *La recherche clinique en psychopathologie. Perspectives critiques*, Paris, Presses Universitaires de France
3. CARIOU (M.), 1995, *Personnalité et vieillissement. Introduction à la psycho-gérontologie*, Coll. Actualités pédagogiques et psychologiques, Neuchâtel (Suisse) / Paris, Delachaux et Niestlé
4. CHEMAMA (R.) et VANDERMERSCH (B.) et al., 1995, *Dictionnaire de la psychanalyse*, Paris, Larousse
5. FONTAINE (H.) et GOURLET (Y.), 1994, *Personnes âgées et risques de la circulation*, in : *Gérontologie et Société*, n° 69, pp.92-103
6. GAULEJAC (V. de), 1996, *Les sources de la honte*, Paris, Desclée de Brouwer
7. GONTHIER (R.) et BERTRAND (J-C.), 1995, *Personnes âgées et conduite automobile*, in : *La revue du praticien – Médecine générale*, Tome 9, n° 312, pp.28-35
8. GREEN (A.), 1983, *Narcissisme de vie, narcissisme de mort*, Paris, Les éditions de Minuit
9. GREENACRE (P.), 1971, *Traumatisme, croissance et personnalité*, Paris, Presses Universitaires de France
10. HERFRAY (C.), 1991, *La vieillesse*, Paris, Desclée de Brouwer
11. HERFRAY (C.), 1993, *La vieillesse : une interprétation psychanalytique*, Paris, Desclée de Brouwer

12. KAES (R.), 1979, *Crise, rupture et dépassement*, Paris, Dunod
  
13. LAPLANCHE (J.) et PONTALIS (J-B.), 1967, *Vocabulaire de la psychanalyse*, 5<sup>o</sup> édition, 1976, Paris, Presses Universitaires de France
  
14. LAUWEREYS (J-P.), 1995, *La réduction de la mobilité des conducteurs âgés*, in : La revue de gériatrie, Tome 20, n° 10, pp. 635-645
  
15. LEOVICI (S.), 1971, *Les sentiments de culpabilité chez l'enfant et chez l'adulte*, Paris, Hachette
  
16. MOESSINGER (M.), 2003, *La conduite automobile chez la personne âgée. Mise en évidence et discussion des comportements en situation simulée lors du vieillissement chez le sujet sain*, Thèse de doctorat, Université Louis Pasteur
  
17. PERRON (R.) et al., 1997, *La pratique de la psychologie clinique*, Paris, Dunod
  
18. REUCHLIN (M.), 1983, *Les méthodes en psychologie*, Coll. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France
  
19. SIMEONE (I.) et ABRAHAM (G.), 1984, *Introduction à la psycho-gériatrie*, Coll. Biologie et psychologie, Lyon-Villeurbanne / Paris, Simep
  
20. WEIL-BARAIS ( A.) et al., 1997, *Les méthodes en psychologie*, Paris, Bréal

## 8. ANNEXE

**QUESTIONNAIRE**

**Code sujet : .....**

**1. Pour quelle(s) raison(s) pensez-vous que la voiture vous est indispensable ou ne vous est pas indispensable ?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2. Comment se décide qui conduira pour tel ou tel déplacement ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

3. Que pensez-vous du déplacement par les moyens de transport en commun ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

4. Avez-vous constaté des changements au cours des dernières années dans votre façon d'utiliser différents modes de transport ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

5. Y a-t-il eu un changement récent dans votre vie ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

6. Quelles difficultés rencontrez-vous lorsque vous êtes au volant d'une voiture ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

7. Est-ce que votre âge a eu des effets sur votre manière de conduire ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

8. Selon vous qu'est ce qui pourrait améliorer la conduite automobile ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

9. Selon vous qu'est ce qui pourrait améliorer votre conduite automobile ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

10. La présence de quelqu'un dans le véhicule a-t-elle un effet sur votre conduite automobile ? Si oui, comment ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

11. Qu'est ce qu'un accident pour vous ? (Quelle définition donneriez-vous d'un accident automobile ?)

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

12. Communément, les personnes ont des réticences à parler de leurs accidents, qu'en pensez-vous ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

13. Pouvez-vous raconter un accident qui vous est arrivé ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

14. Pour quels motifs arrêteriez-vous de conduire ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

15. Dans certains pays, l'âge peut être un motif pour arrêter la conduite automobile, comment envisagez-vous cette idée ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....