

La mobilité quotidienne des femmes âgées à Puebla, Mexique :
Se déplacer dans un contexte d'insécurité et de faible marchabilité
15^e Colloque de la Relève VRM
Picard, Karine
Maîtrise en urbanisme
École d'urbanisme et d'architecture de paysage
Université de Montréal
Codirectrices : Paula Negron-Poblete et Lourdes Flores Lucero (BUAP, Mexique)
karine.picard@umontreal.ca

Le vieillissement de la population est un enjeu touchant autant les pays développés que les pays en voie de développement, où l'espérance de vie ne cesse de croître. Au Mexique, l'aménagement des villes pose plusieurs défis pour les aînés au quotidien. Entre autres choses, l'absence d'espaces publics et de modes de transport adaptés à leurs besoins a un effet marqué sur leur mobilité quotidienne. Par ailleurs, malgré leur plus grand poids démographique, peu de recherche a été faite sur la mobilité des femmes âgées, qui sont encore plus vulnérables dû à un climat de violence généralisée contre les femmes dans plusieurs villes mexicaines.

Dans le cadre de cette recherche, j'étudie la question de la mobilité des femmes âgées dans la ville de Puebla, en explorant la relation entre l'âge, le genre et la mobilité quotidienne dans trois quartiers distincts de la ville. La ville de Puebla, au sud-est de Mexico, est une ville de 1,58 million de personnes, et la capitale de l'état du même nom. On y trouve une population plutôt jeune (27 ans en moyenne), semblable au reste du pays. Par contre, la population de personnes âgées de 60 ans et plus est à la hausse depuis plusieurs décennies (INEGI, 2015). Ce vieillissement est encore plus marqué chez les femmes qui voient leur mobilité affectée par une réalité de violence et de risque lors de leurs déplacements dans l'espace public. Ce projet de recherche vise donc à mieux comprendre ce qui encourage et limite les déplacements des femmes âgées à Puebla, dans leur quartier et dans la ville.

Rester mobile en vieillissant

La mobilité est essentielle au vieillissement actif, car elle permet un maintien de l'autonomie, de la confiance en soi, et du réseau social. Ces aspects sont tous bénéfiques pour la santé physique, psychologique et sociale des individus (Gardner, 2014). La mobilité dépend de plusieurs aspects de la vie, et est affectée par les réalités liées au

vieillesse, à la fois personnelles et environnementales. Les réalités personnelles, telles que les enjeux de santé, le statut financier et les relations sociales, affectent la capacité d'une personne à se déplacer. Par exemple, des problèmes de vision, d'ouïe, ou d'équilibre peuvent grandement limiter la capacité et l'envie de quitter la maison (Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996). D'un autre côté, l'environnement physique peut être mal adapté aux besoins des aînés. L'absence d'infrastructure adéquate et en bon état peut les dissuader de se déplacer, particulièrement à pied (Clarke & Gallagher, 2013). En vieillissant, une personne doit donc faire face à certains obstacles ou barrières qui limitent ou changent sa mobilité. Les aînés doivent ainsi faire souvent le choix de laisser aller certaines habitudes ou de développer des stratégies afin de surmonter ces obstacles (Lord, Després, & Ramadier, 2011).

Être une femme aînée dans l'espace public

L'effet du vieillissement est ressenti d'une manière particulière chez les femmes, étant donné qu'elles font souvent face à de nombreux problèmes de sécurité limitant leur mobilité. Ainsi, l'expérience féminine de la mobilité quotidienne diffère grandement de l'expérience masculine (Law, 1999), l'espace public étant souvent un environnement hostile et non invitant pour une femme. La désignation de l'espace public comme la sphère de l'homme et le domaine privé comme celui de la femme se reflète aussi dans les habitudes d'appropriation, du sentiment d'appartenance et de sécurité dans ces espaces (Levy, 2013). La présence et la perception de la violence et le harcèlement dont elles font souvent l'objet restreignent l'appropriation, l'utilisation et l'étendue des déplacements des femmes dans l'espace public (Pain, 1997). Cette insécurité dans l'espace public est particulièrement généralisée dans les villes mexicaines (Zúñiga Elizalde, 2014). Les femmes âgées peuvent donc voir leur mobilité dans l'espace public affecté à deux niveaux : pour des questions de sécurité associées au genre, et en tant que personnes âgées.

Méthodologie

Afin de mieux comprendre ce qui encourage et limite les déplacements des femmes âgées à Puebla, nous posons trois questions de recherche : comment ces femmes se déplacent-elles au quotidien ? Quelles sont leurs destinations ? Quelles stratégies adoptent-elles pour surmonter les barrières à leur mobilité ?

Les trois quartiers à l'étude sont des environnements urbains différents, présentant des défis et barrières uniques. Le quartier La Hacienda est situé à l'écart du centre de la ville, dans une vallée souvent inondée par la rivière Atoyac qui est adjacente au quartier. Le quartier Gabriel-Pastor est un quartier plus central de classe moyenne, dont l'espace public est généralement en bon état. Finalement, El Refugio est situé en périphérie du centre historique, mais se trouve dans un état de forte détérioration et il y a beaucoup de délinquance.

Nous avons évalué la marchabilité de ces quartiers en utilisant l'audit environnemental MAPPA (Negrón-Poblete & Lord, 2014). Cet outil prend en compte les éléments affectant à la fois la sécurité et l'accessibilité de l'espace de la rue, mais aussi son attractivité, du point de vue des aînés. L'analyse se fait à l'aide du logiciel ArcGIS Desktop version 10.5.1. Les segments de rues analysés ont été choisis en fonction de destinations clés identifiées dans le cadre de 12 entretiens semi-dirigés (quatre entretiens par quartier) réalisés auprès de femmes de 60 ans et plus vivant dans les trois quartiers et se déplaçant de manière habituelle. Les réponses aux questions se voyaient accorder un pointage selon si elles contribuaient ou nuisaient à la sécurité ou à l'attractivité du segment de rue.

Résultats : Un environnement précaire et une perception de crainte

L'audit environnemental a révélé que les quatre quartiers étaient moyennement ou peu sécuritaires et attractifs pour les aînés. L'analyse est encore en cours, mais quelques constats ont été faits. La présence d'obstacles, de dégradation dans le bâti et des trous dans les trottoirs, rend la marche désagréable, difficile, parfois même impossible, pour certaines personnes âgées dans les trois quartiers, mais à des degrés divers. Dans le quartier de La Hacienda, on trouve énormément de trottoirs abîmés et craqués, des trottoirs trop hauts et des sorties de voitures qui empiètent sur le trottoir. Il y a divers types d'obstacles (des poteaux, des voitures et des vidanges) sur 96 % des segments analysés. Par contre, 55 % des segments ont de la végétation sous forme d'arbres, d'arbustes ou gazon. El Refugio offre plusieurs destinations intéressantes accessibles à pied, telles que l'église, les bains vapeur et le marché public. Par contre, 60 % des trottoirs sont dans un faible état, ayant des trous, craques, ou des dénivelés importants. On trouve des signes de dégradation, tels que les graffitis ou un manque d'entretien marqué du bâti sur 83 % des segments audités. Le quartier Gabriel-Pastor

semble être le plus attractif des trois. Les obstacles sur les trottoirs sont mineurs, tout comme les traces de dégradation, et il y a beaucoup de verdure, de vitrines et de points d'intérêt. Toutefois, les trottoirs présentent d'importants dénivelés, dus aux sorties de voitures, sur 65 % des segments audités.

Les entretiens ont révélé que malgré les différentes réalités résidentielles les activités, et habitudes de déplacement, il y a plusieurs craintes chez les aînées de tous les quartiers quant aux déplacements à pied. Pour la plupart, ces femmes âgées préfèrent rester chez elles, et minimisent leurs déplacements. Elles se déplacent surtout pour participer à des activités religieuses, des activités de loisirs et sociales, ainsi que des courses pour la maison. Elles se déplacent à pied, en voiture personnelle, en transport en commun et en taxi.

Les enjeux de santé affectaient le tiers (4 participantes sur 12) des répondantes, ayant des blessures ou des maladies qui ont limité leurs capacités de mobilité. La stratégie la plus courante pour surmonter ces barrières était d'être accompagnée d'une autre personne lors des déplacements (10 des 12 participantes). Certaines d'entre elles ont aussi adopté des stratégies de comportement, par exemple, minimiser ses sorties et les planifier en fonction de l'heure de la journée. Le manque de sécurité est aussi une préoccupation pour ces femmes lors de leurs déplacements à pied, puisque 8 sur 12 ont mentionné qu'elles ne se sentaient pas en sécurité à marcher dans leur quartier. D'ailleurs, 11 des 12 participantes ont changé leur comportement de mobilité à la suite d'une expérience négative, comme une chute ou du harcèlement dans la rue. Elles sont plusieurs à prendre des précautions afin de ne pas être ciblées, comme ne pas porter de gros bijoux, ou ne pas avoir beaucoup d'argent comptant sur soi.

Ce qui semble peser plus dans les choix de déplacement de ces femmes âgées est de voir son quartier comme étant un environnement inconfortable, inaccessible, non sécuritaire, et peu attrayant pour les déplacements à pied. Ceci vient donc confirmer ce qu'on trouve dans la littérature (Goins et al., 2015 ; Kwan, 1999), c'est-à-dire que la mobilité à pied des femmes âgées dépend autant de l'état de l'environnement, que leur perception de cet environnement et de leurs propres capacités d'y naviguer. Elles ont des craintes et des comportements adoptés depuis longtemps en fonction de leur capacité à se déplacer. L'audit environnemental montre, dans les cas des quartiers El Refugio et La Hacienda, que ces quartiers ont des éléments qui encouragent très peu les déplacements à pied pour les femmes âgées. Dans le cas de La Hacienda, ces femmes se sont

longtemps déplacées en voiture personnelle, due à des craintes de sécurité dans l'espace public et le transport en commun. Elles aimeraient pouvoir se déplacer dans leur quartier, mais préfèrent aller à d'autres endroits pour se balader, telles que des parcs sécurisés. Les femmes de El Refugio n'ont pas toutes un accès à une automobile, elles doivent donc soit surmonter ces obstacles, ou abandonner certaines habitudes de déplacement, tel que prendre l'autobus, réduisant l'étendue de leur mobilité potentielle. Malgré l'environnement relativement sécuritaire et attractif du quartier Gabriel-Pastor, les résidentes de la maison de retraite ne sortent pas beaucoup pour marcher dans le quartier. Elles trouvent, pour la plupart, l'environnement contrôlé de la maison de retraite suffisant pour l'exercice (il offre un jardin intérieur avec des espaces pour s'asseoir), et craignent les potentiels risques et inconnus de l'environnement urbain.

Conclusion

Cette étude illustre l'importance de la relation à l'environnement urbain pour la mobilité quotidienne des femmes âgées à Puebla. Parmi les trois quartiers étudiés, le quartier de Gabriel-Pastor est celui qui offre le meilleur niveau d'attractivité pour les femmes âgées. Par contre, les résidentes de ce quartier sont réticentes à s'y déplacer dû à la présence occasionnelle d'obstacles sur leurs parcours. Dans les quartiers de La Hacienda et El Refugio, un environnement difficile à naviguer à pied fait en sorte qu'elles optent pour la voiture, ou qu'elles limitent leurs déplacements. Elles ne se sentent pas en sécurité de marcher seules, donc elles s'assurent d'être accompagnées avant de faire un déplacement à pied, à la fois pour des raisons de sécurité, mais aussi au cas où elles auraient besoin d'aide.

Afin d'offrir un environnement attirant et sécuritaire pour les déplacements des femmes âgées, il faudrait, dans le cas de Gabriel-Pastor, s'assurer de la présence de parcours ininterrompus par des obstacles vers les destinations intéressantes du quartier. Dans La Hacienda et El Refugio, la rénovation de l'infrastructure piétonne plus accessible pour les aînés et un aménagement plus soigné de l'espace public pourrait le rendre plus attrayant non seulement pour les femmes âgées, mais pour l'ensemble de la population.

Bibliographie

- Clarke, P., & Gallagher, N. A. (2013). Optimizing Mobility in Later Life: The Role of the Urban Built Environment for Older Adults Aging in Place. *Journal of Urban Health*, 90(6), 997-1009. doi:10.1007/s11524-013-9800-4
- Gardner, P. (2014). The role of social engagement and identity in community mobility among older adults aging in place. *Disability and rehabilitation*, 36(15), 1249-1257.
- Goins, R. T., Jones, J., Schure, M., Rosenberg, D. E., Phelan, E. A., Dodson, S., & Jones, D. L. (2015). Older Adults' Perceptions of Mobility: A Metasynthesis of Qualitative Studies. *The Gerontologist*, 55(6), 929-942. doi:10.1093/geront/gnu014
- Kwan, M. P. (1999). Gender and individual access to urban opportunities: a study using space-time measures. *The Professional Geographer*, 51(2), 210-227.
- Lavery, I., Davey, S., Woodside, A., & Ewart, K. (1996). The vital role of street design and management in reducing barriers to older peoples' mobility. *Landscape and Urban Planning*, 35(2), 181-192.
- Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567-588.
- Levy, C. (2013). Travel choice reframed: "deep distribution" and gender in urban transport. *Environment and Urbanization*, 0956247813477810.
- Lord, S., Després, C., & Ramadier, T. (2011). When mobility makes sense: A qualitative and longitudinal study of the daily mobility of the elderly. *Journal of Environmental Psychology*, 31(1), 52-61.
- Negron-Poblete, P., & Lord, S. (2014). Marchabilité des environnements urbains autour des résidences pour personnes âgées de la région de Montréal : application de l'audit MAPPA. *Cahiers de géographie du Québec*, 58 (164), 233-257.
- Pain, R. H. (1997). Social geographies of women's fear of crime. *Transactions of the Institute of British geographers*, 231-244.
- Zúñiga Elizalde, M. (2014). Las mujeres en los espacios públicos: entre la violencia y la búsqueda de libertad. *región y sociedad*, 26(ESPECIAL4), 78-100.