

**Les pratiques et expériences de mobilité quotidienne des personnes âgées
dans l'arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie (Montréal)**

13e Colloque de la Relève VRM

Isabel Wiebe

Étudiante au doctorat

Études urbaines

INRS-UCS

Anne-Marie Séguin (directrice) et Philippe Apparicio (co-directeur)

Isabel.Wiebe@ucs.inrs.ca

Avec le vieillissement des populations, les villes seront amenées à jouer un rôle grandissant dans le soutien aux aînés afin de leur permettre de préserver leur autonomie le plus longtemps possible. Elles devront s'assurer que les caractéristiques physiques de leur territoire, ainsi que l'offre et la qualité des services et équipements publics et communautaires disponibles ne créent pas une situation d'exclusion spatiale (Séguin, Negron-Poblete et Apparicio 2012).

Les aînés ont tendance à être plus sensibles à l'environnement local et aux ressources urbaines qu'il offre que les adultes plus jeunes (Day 2010; Rowles 1978). Leurs activités quotidiennes (emplettes, rendez-vous médicaux, loisirs) nécessitent le plus souvent des déplacements dans l'espace. Or, avec l'avancée en âge, leurs difficultés physiques ou fonctionnelles ont tendance à augmenter et ils peuvent être confrontés à des caractéristiques urbaines inadaptées à leurs besoins.

Les connaissances sur les facteurs permettant l'adéquation entre 1) les besoins, préférences et capacités des aînés; et 2) les caractéristiques des milieux urbains (dé)favorables au confort et à la faisabilité des déplacements des populations vieillissantes sont encore très parcellaires. Des études récentes en gérontologie sociale soulignent le rôle actif des aînés dans le déploiement de stratégies pour répondre à leurs besoins, malgré des difficultés, selon leurs valeurs et le contexte (Caradec 2012; Lavoie 2007; Quiroga 2015; Mansvelt et Zorn 2012).

Des études dans le domaine de la géographie et de l'aménagement du territoire indiquent que certaines caractéristiques urbaines peuvent gêner ou restreindre complètement l'accès à certains lieux (Victor et Klein 2015; Lord, Joerin et

Thériault 2009; Michael, Green et Farquhar 2006; Chapon et Renard 2009). Les caractéristiques soulevées concernent, notamment, l'accessibilité aux services et commerces, la desserte en transport en commun, la topographie, l'absence ou l'état des trottoirs, la circulation et un manque d'entretien du voisinage.

La mobilité dans l'espace implique, suivant Cresswell (2010a, 2012), outre le déplacement physique d'un lieu vers un autre, l'expérience et la signification du mouvement dans le contexte social et géographique au sein duquel la mobilité se déroule. Elle repose aussi sur des ancrages (« moorings ») qui (re)dirigent les mobilités. Ce courant de recherche s'intéresse aussi à l'autre facette de la mobilité : l'immobilité ou le non-mouvement. Ainsi, de nombreux mouvements se caractérisent par des moments d'arrêt, de pause ou de repos durant le mouvement. À l'échelle des villes, certains lieux ou aménagements (bancs, cafés, abribus) peuvent influencer l'itinéraire du déplacement des aînés et affecter leurs expériences de la mobilité et de la faisabilité du trajet (agréable, fatigant, impraticable).

L'objectif de ma thèse est d'explorer les pratiques de déplacement ou de non-déplacement des aînés vers les services ou équipements (loisirs, alimentation, santé et autres) en tenant compte de leurs expériences de mobilité. La sous-question de recherche qui sera abordée dans la présentation est la suivante : pour les personnes dont la mobilité est plus faible, quelles stratégies déploient-elles pour se déplacer et pour combler leurs besoins quotidiens et qu'est-ce qui contribue au confort et à la faisabilité du déplacement? L'éclairage du « mobility turn » (Cresswell 2010a, 2010b; Hannam, Sheller et Urry 2006) permet d'aborder l'articulation entre : 1) les ancrages dans l'environnement urbain, c'est-à-dire les lieux, aménagements et infrastructures; et 2) les stratégies de mobilité quotidienne déployées par les aînés.

L'étude repose sur des entretiens menés auprès d'aînés de 70 ans et plus dans l'arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie. Afin d'étudier les pratiques de mobilité et d'utilisation des ressources urbaines des aînés, une vingtaine d'aînés ont été équipés d'un traceur GPS (*global positioning system*) pour une semaine et

leurs déplacements ont été cartographiés dans un SIG (système d'information géographique). Des entretiens ont été réalisés subséquemment auprès de ces mêmes personnes afin de connaître les raisons qui les amènent à utiliser tel ou tel service ou équipement (ou à ne plus le faire), à tel ou tel endroit, ainsi que les stratégies déployées pour combler leurs besoins, malgré certaines incapacités.

Les résultats de la recherche indiquent la capacité et les défis des aînés à se déplacer dans un espace urbain qui présente certains obstacles. Quatre types de stratégies qui s'appuient sur les ressources territoriales peuvent être distingués : 1) adapter les destinations; 2) contourner les mobilités pénibles; 3) solliciter de l'aide; et 4) planifier et organiser minutieusement les déplacements dans le temps et dans l'espace.

Premièrement, comme le confirment les parcours GPS, les aînés recourent davantage aux services et équipements de proximité (commerces, services, parcs) et réduisent certaines mobilités plus lointaines. Ils sélectionnent aussi les destinations selon leurs caractéristiques architecturales et le design (par ex., accès au bâtiment, espaces larges pour circuler, endroits pour l'attente ou le repos, stationnement, toilettes).

Deuxièmement : pour contourner les mobilités pénibles, les aînés ont tendance à réaliser la mobilité en plusieurs étapes. Ils font notamment des arrêts sur les bancs publics ou dans les cafés ou restaurants. Ils se déplacent également avec plus de lenteur, prudence et vigilance. L'adoption d'un rythme plus lent permet d'anticiper les obstacles et d'éviter des chutes, notamment en laissant passer la foule pour ne pas se faire bousculer. Les aînés font également des choix stratégiques pour augmenter la faisabilité de leurs déplacements en évitant des obstacles (par ex., rafales, côtes, escaliers à pic) ou en mobilisant des infrastructures ou aménagements (par ex., abaissement de trottoir, rampe, intersection munie d'un feu de circulation).

Par contre, certains espaces sont peu propices à la lenteur, ce qui est particulièrement le cas pour les traversées de rues où les tâches complexes à accomplir (choisir le bon endroit pour traverser, analyser la circulation routière,

choisir le bon moment pour traverser) se heurtent à un aménagement inadéquat (Huguenin-Richard et coll. 2010). Des chaussées trop larges et le temps accordé au feu de circulation trop court sont des obstacles importants, particulièrement pour les personnes qui utilisent des aides à la mobilité (canne, déambulateur, fauteuil motorisé).

Troisièmement, les aînés sollicitent de l'aide pour réaliser leurs déplacements. Certaines personnes demandent à être accompagnées par des proches en voiture, en transport en commun ou à pied. Certaines font appel au civisme des autres usagers pour demander de l'aide lorsqu'elles se déplacent. D'autres vont « déléguer » les mobilités en utilisant des services de livraison pour les achats ou les repas ou en demandant aux proches de se déplacer pour eux. Ces demandes d'aides ont tendance à être soigneusement dosées et dépendent largement du réseau social, comme le confirment d'autres études (Jouffe et coll. 2015; Quiroga 2015).

Finalement, la planification minutieuse dans le temps et dans l'espace est une condition essentielle pour la faisabilité des déplacements de nombreux participants. Étant donné leurs difficultés de mobilité, les aînés tentent de limiter des risques liés aux déplacements. Ils évitent certains moments (par ex., intempéries, noirceur, heure de pointe) pour ne pas tomber ou avoir à naviguer dans les foules. Ils planifient soigneusement leurs sorties : ils se renseignent d'avance sur la disposition des lieux et réservent ou optimisent leurs transports, surtout lorsqu'il s'agit de déplacements en transport adapté.

Même durant le déplacement, les personnes doivent s'assurer de toutes les conditions nécessaires au déplacement, par exemple se stationner près, trouver/aller à l'ascenseur et prendre la main courante. De plus, tel que mentionné, le déplacement des aînés comporte de nombreux moments d'attente et de repos qui nécessitent des dispositifs physiques (lieu d'attente à l'abri des intempéries, bancs, chaises...). Ainsi, la fenêtre des possibilités pour réaliser les activités en dehors du logement est considérablement réduite et, à long terme, la lourdeur de

la planification et le stress peuvent mener à l'abandon de certains déplacements chez les aînés.

Les résultats de recherche sur les pratiques et expériences de mobilité des personnes âgées dans l'arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie indiquent de nombreux obstacles aux déplacements dans l'environnement urbain à diverses échelles qui peuvent rendre les déplacements ardu, voire impossibles pour certaines personnes. Pour articuler leurs mobilités, les aînés déploient des stratégies diverses et souvent complémentaires pour répondre à leurs besoins de mobilité, malgré certaines difficultés. Ces stratégies reposent sur de nombreux ancrages, c'est-à-dire des lieux et aménagements urbains, et un réseau de personnes ou de services disponibles ou non sur le territoire. Lorsque trop d'obstacles sont cumulés, les aînés risquent d'abandonner certains déplacements.

La combinaison des différentes perspectives théoriques présentées plus haut pour analyser les pratiques et expériences de mobilité des aînés contribuera à l'avancement des connaissances dans le domaine du vieillissement et des enjeux d'aménagement. L'approche mixte (qualitative et GPS) permet de comprendre comment, à partir d'un potentiel territorial, les aînés s'approprient ou ne peuvent pas s'approprier leur territoire et pour quelles raisons. Par ailleurs, la prise en compte du point de vue des aînés est fondamentale pour un diagnostic des barrières dans l'environnement urbain et contribue à l'état des connaissances sur les éléments pouvant influencer la qualité de leurs déplacements et leur accès aux services. C'est aussi une manière de les reconnaître comme des acteurs de leurs géographies quotidiennes. Les connaissances produites pourront être utiles aux décideurs gouvernementaux et privés pour ajuster l'offre de services et mettre en place des interventions d'aménagement qui faciliteront les déplacements non seulement des aînés, mais aussi ceux des autres personnes à mobilité réduite ou temporairement malades.

Bibliographie

- Caradec, Vincent. 2012. *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*, 3. Paris : Armand Collin.
- Chapon, Pierre-Marie, Florent Renard et Jeffrey Blain. 2009. « Intensité urbaine : comment évaluer des optimums territoriaux en fonction des pratiques urbaines des habitants? L'exemple des personnes âgées. » *Urbia* 9 (9) : 105-117.
- Cresswell, Tim. 2010a. « Mobilities I: Catching up. » *Progress in Human Geography* 35 (4) : 550-558.
- . 2010b. « Towards a politics of mobility. » *Environment and Planning D* 28 : 17-31.
- . 2012. « Mobilities II: Still. » *Progress in Human Geography* 36 (5) : 645-653.
- Day, Rosie. 2010. « Environmental justice and older age: Consideration of a qualitative neighbourhood study. » *Environment and Planning A* 42 (11) : 2658-2673.
- Hannam, Kevin, Mimi Sheller et John Urry. 2006. « Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. » *Mobilities* 1 (1) : 1-22.
- Huguenin-Richard, Florence, Marie-Soleil Cloutier, Marie-Axelle Granié, Aurélie Dommes et Cécile Coquelet. 2014. « La marche à pied chez les personnes âgées - le rôle de l'aménagement urbain. » Forum régional habiter, vivre et vieillir : de la réflexion vers l'action, Québec, 8 octobre 2014.
- Jouffe, Yves, David Caubel, Sylvie Fol et Benjamin Motte-Baumvol. 2015. « Faire face aux inégalités de mobilité. » *Cybergeo* 708.
- Lavoie, Jean-Pierre. 2007. « Grand âge et transformations du pouvoir sur soi et son environnement. » Journées d'études internationales : l'âge et le pouvoir en question, Paris, 10 et 11 septembre 2007.
- Lord, Sébastien, Florent Joerin et Marius Thériault. 2009. « La mobilité quotidienne de banlieusards vieillissants et âgés : déplacements, aspirations et significations de la mobilité. » *Canadian Geographer* 53 (3) : 357-375.
- Mansvelt, Juliana et Theodore Zorn. 2012. « The problems and possibilities of mobility for home-based elders in New Zeland. » *Sites : New Series* 9 (1) : 107-132.
- Michael, Yvonne, Mandy Green et Stephanie Farquhar. 2006. « Neighborhood design and active aging. » *Health and Place* 12 (4) : 734-740.
- Quiroga, Pamela. 2015. « Lenteur et immobilité, un potentiel pour les personnes âgées pauvres de Recife (Brésil)? » *Carnets de géographes* 8 (septembre 2015) : 1-15.
- Rowles, Graham 1978. *Prisoners of Space? Exploring the Geographical Experience of Older People*. Boulder : Westview Press.
- Séguin, Anne-Marie, Paula Negron-Poblete et Philippe Apparicio. 2012. « Des enjeux du vieillissement vus à travers les lunettes de l'urbanisme et de la géographie. » *Pluriâges* 3 (1) : 21-26.
- Victor, Nadja et Olivier Klein. 2015. « La marche, un mode de déplacement comme les autres? Essai de construction de profils piétons. » In *Mobilité et exclusion, quelles relations?*, sous la dir. de Sébastien Lord, Paula Negron-Poblete et Juan Torres, 67-98.