

# Le choix de vieillir à domicile : l'inévitable adaptation des modes de vie

Évolution de la mobilité quotidienne d'un  
groupe d'aînés de banlieue pavillonnaire

Sébastien Lord,  
docteur en aménagement du territoire et développement régional,  
maître en science de l'architecture, chargé de recherches au CEPS/INSTEAD,  
département géographie et développement



**d**ans les sociétés occidentales, la mobilité quotidienne des personnes âgées est un enjeu majeur. La part relative des aînés y augmente et leur présence est visible dans tous les milieux urbains, y compris dans les premières générations de banlieues nord-américaines des années 1950 (Morin, Fortin, Després, 2000). Ces quartiers pavillonnaires, d'abord conçus et aménagés pour des familles auto-mobiles<sup>1</sup>, posent plusieurs problèmes fonctionnels aux personnes qui y vieillissent (Lord, 2004). Une très grande majorité des banlieusards âgés aspirent néanmoins à y rester le plus longtemps possible (AARP, 2000). Le fort attachement au milieu résidentiel contrebalance les obstacles quotidiens (Després, Lord, 2005 ; Wagnild, 2001). Peu de recherches ont toutefois étudié l'évolution temporelle de telles aspirations résidentielles.

Les habitudes de déplacements des aînés sont de mieux en mieux documentées (Rosenbloom, 2003), mais principalement centrées sur le concept de déplacement. Les recherches en transport montrent que les aînés font autant sinon plus de déplacements que la population en général avant l'âge de 70 ans (Benlarech, 1998 ; Hildebrand, 2003). L'interprétation des variables quantifiant les déplacements (distance, fréquence, durée...) se heurte cependant à la grande variabilité de la mobilité quotidienne individuelle et à son évolution selon le vieillissement de l'individu. Quant aux études qualitatives, elles montrent que l'éventualité de ne plus conduire est une perspective difficile, particulièrement en banlieue (Lord et Luxembourg, 2006). Un faible nombre de déplacements (voire l'immobilité à domicile) ne doit pas forcément être associé à un isolement social (Daris, 2003). Les personnes âgées témoignent d'un grand désir et d'une importante capacité d'adaptation. Or, tout comme pour leurs aspirations résidentielles, l'évolution des rapports à l'espace géographique en général, et aux moyens de déplacement en particulier, n'a pas fait l'objet de suivi dans le temps.

C'est dans cette optique que cette recherche longitudinale doctorale a exploré la relation entre la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne d'un groupe de 102 banlieusards âgés de 61 à 90 ans. Résidant dans l'agglomération de Québec au Canada, ils ont été consultés à deux reprises, en 1999 et en 2006. L'étude longitudinale a croisé

<sup>1</sup> L'auto-mobilité réfère ici à l'usage généralisé de l'automobile comme moyen de déplacement.

des méthodes quantitatives et qualitatives en utilisant des techniques d'analyse spatiale de manière à explorer la complexité de la mobilité dans la vieillesse.

---

## **Aborder la mobilité dans sa complexité**

---

Se mouvoir – ou non – dans l'espace géographique renvoie à des significations individuelles et socioculturelles. La mobilité, l'une des composantes des modes de vie (Kaplan, Lafont, 2004), est valorisée dans le monde occidental (Pinson, 1999 ; Urry, 2005). Être mobile réfère à un mode de vie engagé et actif, entre autres caractéristiques des sociétés d'aujourd'hui. Si les aînés font parties des sous-groupes risquant d'être exclus d'un monde en mouvement, cette possibilité signifie bien plus qu'une perte d'accès à un territoire ou à une voiture, c'est l'éventualité de l'exclusion sociale avec ses conséquences sur l'identité sociale. Ainsi, la mobilité, si elle implique l'observation de mouvements dans l'espace et le temps, est plus qu'un déplacement (Whelan *et al.*, 2006).

Plusieurs approches conceptuelles en gérontologie sociale s'articulent autour du concept de désengagement (Cumming, 1961), nuancé avec celui de Déprise par Clément (2003) et Clément *et al.* (1999) : « La déprise s'accomplit par un réaménagement de la vie quotidienne qui consiste soit à substituer des activités plus douces à des activités désormais insoutenables, soit à abandonner purement et simplement des activités (avec les objets qui leur sont liés) pour mieux « tenir » sur des composantes de la quotidienneté sélectionnées comme essentielles. Ce réaménagement ne s'opère pas toujours et nécessairement « à la baisse ». Les modes de déprises ne préjugent pas d'une impossibilité « d'amélioration » (Clément *et al.*, 1999).

Différents modes de déprises sont observés empiriquement. L'individu vieillissant peut lâcher prise sur certaines activités du quotidien devenues trop difficiles (fatigue, stress...) et choisir d'investir de nouvelles emprises. Le concept de déprise réunit à la fois les aspects objectifs et subjectifs du vieillissement. En outre, il permet d'explorer les changements objectifs visibles avec la vieillesse ainsi que leur contexte de représentation et leurs significations. Les déprises et nouvelles emprises des activités quotidiennes induisent des changements au niveau des pratiques spatiales et des rapports à l'urbain (Clément, 1998). Cela dit, la dimension spatiale dans le concept de déprise demeure relativement générique et gagnerait à être étudiée dans un contexte géographique circonscrit.

Dans cette perspective, Kaufmann *et al.* (2004) sont à l'origine du concept de motilité, particulièrement pertinent pour explorer la mobilité dans un contexte de déprise. La motilité se définit comme un potentiel de mobilité, et non uniquement comme un mouvement. Elle possède trois dimensions :

■ **l'accessibilité**

Elle renvoie, d'une part, à l'équipement de l'individu en matière de transport et, d'autre part, à l'accessibilité offerte par l'environnement urbain.

■ **la compétence**

Elle réfère à ses aptitudes et à ses capacités à gérer les ressources (cognitives, économiques, sociales, culturelles et temporelles) utiles aux déplacements.

■ **l'appropriation**

Elle concerne les aspirations de l'individu à se déplacer.

Le vieillissement, selon les différentes déprises, menace de se répercuter sur une ou plusieurs des dimensions de la motilité. Même en bonne santé, les compétences de l'ainé diminuent, en particulier sa tolérance à l'effort ou l'acuité de ses réflexes. De telles limitations peuvent avoir des incidences sur la dimension de l'accès de la motilité (i.e. conservation du permis de conduire). Se percevant diminué, l'ainé pourrait diminuer ses aspirations à se déplacer, ou même se replier sur son espace immédiat. Ainsi, même si la personne âgée est encore capable de se déplacer sur le territoire, l'appropriation de la motilité en serait diminuée. Un dernier avantage de la motilité est que le concept intègre autant les dimensions objectives que subjectives de la mobilité, le déplacement et la stabilité, ainsi que le potentiel de mouvement.

Vue sous cet angle, la motilité est un cadre dans lequel s'inscrivent non seulement les rapports à l'espace et à l'autre, mais également à soi. L'individu s'attache, s'identifie et se distingue dans les rapports qu'il construit et entretient avec l'espace du quotidien en mouvement (Noschis, 1984 ; Twigger-Ross et Uzzel, 1996). L'individu vieillissant cherche ainsi une constance et une consistance dans ses rapports à l'espace, dans des dimensions fonctionnelles, affectives et identitaires (Feldman, 1996). La continuité que recherchent les aînés dans leur environnement résidentiel en général, et dans le maintien de leur mobilité en particulier, pourrait s'inscrire dans un attachement plus large à la conservation d'une identité banlieusarde. La question fondamentale est alors de savoir comment se manifestent ces stratégies de conservation et de préservation de soi sur le territoire, in extenso de son « chez-soi », et quelles en sont les significations par l'ainé.

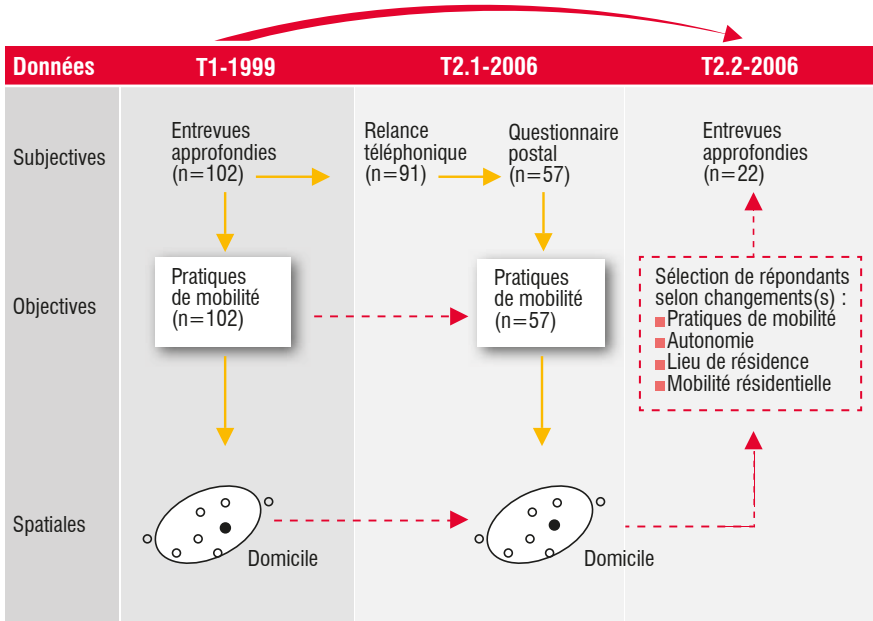
LES DÉPRISES ET NOUVELLES  
EMPRISES DES ACTIVITÉS  
QUOTIDIENNES INDUISENT  
DES CHANGEMENTS AU NIVEAU  
DES PRATIQUES SPATIALES ET  
DES RAPPORTS À L'URBAIN.

## Stratégie de recherche

La figure 1 présente les étapes de recherche de l'étude longitudinale. Elle débute (T1-1999) avec 102 entretiens menés en 1999 (Fortin, Després et Vachon, 2002). De ces entretiens compréhensifs menés en tête-à-tête, des informations sur les pratiques de mobilité ont été extraites et spatialisées à l'échelle individuelle. Cela a permis de construire des espaces individuels d'action (Dijst, 1999) et de les mettre en relation avec l'expérience subjective du territoire pour chacune des personnes rencontrées.

Près de sept années plus tard, en 2006 (T2.1-2006), les mêmes personnes ont été re-lancées par téléphone et invitées à participer à la deuxième étape de la recherche. Quatre-vingt-onze d'entre elles ont pu être retracées et parmi elles, 57 ont répondu à un questionnaire postal qui a mis à jour des éléments clés explorés dans les entretiens de 1999. D'une part, les pratiques de mobilité sur le territoire en 2006 ont pu être spatialisées et comparées à celles de 1999. D'autre part, les aspirations résidentielles des répondants en 2006 ont également pu être confrontées à celles initialement formulées six années plus tôt. Sur la base de ces changements et face à l'évolution de la santé et de l'autonomie du répondant, 22 personnes sur les 57 ayant répondu au questionnaire postal ont été sélectionnées pour une nouvelle série d'entretiens approfondis. Cette dernière étape (T2.2-2006) a permis de comparer la situation résidentielle de 2006 à celle de 1999 dans ses dimensions à la fois objectives et subjectives, tout en prenant en compte la dimension spatiale.

**Figure 1 > Étapes de la recherche. Croisement d'outils d'analyse et de collecte de données dans un suivi longitudinal (1999-2006)**



Les 102 banlieusards, 63 hommes et 39 femmes, ont été recrutés par l'entremise d'un feuillet informatif distribué dans des banlieues typiques de Québec des années 1950 comparables en tout point à d'autres du même type aux États-Unis, au Canada et en Australie (Greenwald, 2003 ; Vachon, Luka, 2002). Ces quartiers de faible densité où domine le bungalow sont ainsi bien différents des grands ensembles européens. La situation résidentielle des répondants est marquée par une grande stabilité. La majorité habite son quartier ou sa maison actuelle depuis plus de 30 ans (64 sur 102). La moitié du groupe a effectué moins de deux déménagements (51 sur 102). La majorité (78 sur 102) a un conjoint. Plusieurs (34 sur 102) cohabitent avec un enfant de 25 ans et plus, un frère/sœur ou un locataire. Le tiers possède un revenu entre 30 000 dollars et 50 000 dollars. Les revenus des personnes seules (24 sur 102), en majorité des femmes (19 sur 24), sont moins élevés. Le tiers avait un métier nécessitant des études universitaires. Seize femmes ont passé leur vie au foyer sans travail rémunéré.

Les répondants qui ont participé aux entretiens approfondis, en 1999 comme en 2006, ont répondu à des questions ouvertes. L'étape intermédiaire du questionnaire postal, qui visait principalement la collecte d'informations factuelles afin d'effectuer la mise à jour des pratiques de mobilité, a utilisé des questions fermées avec cependant la possibilité de noter des commentaires. Ces outils de collecte ont généré deux catégories de données. La première concerne les déplacements des sujets, les commerces et services que ces personnes fréquentent ainsi que leurs habitudes de sorties. La seconde réfère à l'utilisation de différents moyens de transport ainsi qu'aux significations qu'ils associent à l'automobile, à la vie en banlieue et à leurs mobilités quotidienne et résidentielle.

## Résultats

Dans un premier temps, la mobilité quotidienne du groupe a été analysée à l'aide d'une typologie de mobilité basée sur les espaces d'action individuels des répondants. Dans un deuxième temps, l'évolution de la mobilité des personnes ayant répondu au questionnaire postal a été étudiée en utilisant la même typologie six années plus tard. Dans un dernier temps, l'expérience et les significations de la mobilité pour les répondants ayant vu leur mobilité quotidienne se transformer considérablement entre 1999 et 2006 ont été explorées.

### Pratiques spatiales et vieillissement

L'analyse des pratiques de mobilité quotidienne des banlieusards sur le territoire en 1999 a permis de créer une typologie de mobilité présentée à la figure 2. Issue d'analyses centrographiques qui s'appuient sur la fréquentation de commerces et services sur le territoire (Lord *et al.*, 2009a), le classement des répondants compte quatre types. Ils sont répartis selon deux composantes mutuellement indépendantes : dissémination de la mobilité et étalement de la mobilité. Chacun de ces types de mobilité a été analysé qualitativement afin de mettre en lumière les rapports qu'entretiennent les répondants avec l'automobile, la ville et la vieillesse :

- Le **domocentré** possède un espace d'action limité, formé par un nombre restreint de lieux visités sur le territoire ; son quotidien est axé sur le domicile.
- Le **voisineur** compte aussi un espace réduit d'action, mais cet espace est constitué par un nombre plus important de lieux visités sur le territoire ; son quotidien se compose de sorties à proximité.
- Les **pérégrinateurs** et les **hypermobiles** possèdent, quant à eux, des espaces d'action plus vastes, les premiers concentrant leurs déplacements dans quelques lieux, tandis que les deuxièmes les disséminent en plusieurs endroits. Leur domicile est un point d'ancrage spatial où convergent leurs déplacements quotidiens.

Les résultats montrent une grande variabilité des pratiques de mobilité au sein même du groupe d'enquêtés. L'âge n'est pas, à lui seul, un déterminant de leur mobilité quotidienne. Chacun des types de mobilité possède des rapports à l'automobile et à la ville différents, desquels émergent des significations communes. Sans véritablement entrer dans un processus de décision, ces personnes choisissent implicitement de vieillir en banlieue dans une proportion de plus de 80 %. Ils adaptent de manière continue leurs pratiques spatiales et la voiture est centrale dans leur mobilité. Les deux tiers des déplacements, tous motifs confondus, sont effectués en automobile. Les entretiens révèlent que son usage pendant des années de résidence au sein d'un territoire à l'accessibilité automobile entraîne une inertie des habitudes de déplacement. Les compétences et l'appropriation de la motilité de ces aînés sont ainsi fortement centrées sur la voiture. Sans problème d'autonomie, les déplacements quotidiens en voiture ne sont pas une préoccupation, même pour les plus âgés. Les obstacles à la mobilité sur le territoire n'incitent pas les répondants du groupe à déménager. Le croisement des analyses qualitatives et quantitatives a permis de construire une série d'hypothèses rendant compte de l'évolution temporelle qui concerne chacun des types (figure 2).

CHACUN DES TYPES DE MOBILITÉ POSSÈDE DES RAPPORTS À L'AUTOMOBILE ET À LA VILLE DIFFÉRENTS, DESQUELS ÉMERGENT DES SIGNIFICATIONS COMMUNES.

## Évolution des pratiques spatiales

La stabilité résidentielle à laquelle aspirait le groupe de banlieusards rencontrés en 1999 se poursuit en 2006 (Lord *et al.*, 2009b). Sur les 91 répondants retracés au téléphone, 70 d'entre eux résident toujours à la même adresse. Quinze autres ont déménagé de leur domicile de 1999, dont trois seulement en résidence pour personnes âgées. Onze sujets n'ont pu être joints en 2006 et six décès ont été constatés, dont cinq dans leur bungalow de 1999. Des 57 qui ont répondu au questionnaire postal, 6 ont déménagé et 51 habitent toujours dans leur maison. La comparaison de la situation résidentielle de 1999 à celle de 2006 montre certains décalages entre les aspirations et les choix effectifs. Globalement, ceux qui ont déménagé ne le prévoient pas nécessairement, et une majorité de ceux qui y réfléchissaient y réfléchissent toujours...

**Figure 2 > Typologie de mobilité en 1999**

Type de mobilité en 1999	Description du mode de vie en 1999	Hypothèses d'évolution (de 1999 à 2006)
<b>Domocentré</b> (n = 25 ; âge moyen = 71,2 ans)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Domicile comme centre d'activités quotidiennes</li> <li>■ Mode de vie centré sur le domicile</li> <li>■ Quotidien programmé</li> <li>■ Automobile comme 1. mal nécessaire, 2. renonciation et 3. nostalgie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Adaptation facile</li> <li>■ Vieillesse en continuité</li> </ul>
<b>Voisineur</b> (n = 29 ; âge moyen = 66,9 ans)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Domicile comme centre d'activités quotidiennes</li> <li>■ Mode de vie centré sur les sorties</li> <li>■ Quotidien programmé avec imprévus amenés par les déplacements</li> <li>■ Automobile comme moyen de transport pratique mais proximité appréciée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Adaptation facile</li> <li>■ Mobilité devient graduellement difficile</li> <li>■ Tensions environnementales ont raison de la conduite automobile</li> </ul>
<b>Pérégrinateur</b> (n = 19 ; âge moyen = 67,9 ans)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Domicile comme ancrage spatial</li> <li>■ Quotidien avec activités nécessitant infrastructures (golf, quilles, etc.)</li> <li>■ Mode de vie centré sur sorties</li> <li>■ Quotidien programmé</li> <li>■ Automobile comme outil indispensable pour la qualité de vie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Adaptation difficile</li> <li>■ Recomposition du quotidien en adaptant les pratiques de mobilité quotidienne dans la proximité</li> <li>■ Perte de qualité de vie</li> </ul>
<b>Hypermobile</b> (n = 14 ; âge moyen = 66 ans)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Domicile comme ancrage spatial</li> <li>■ Mode de vie tourné vers l'extérieur</li> <li>■ Insertion dans plusieurs réseaux sociaux</li> <li>■ Quotidien programmé avec imprévus amenés par les déplacements</li> <li>■ Automobile comme outil d'insertion sociale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Adaptation difficile</li> <li>■ Renonciation de l'auto-mobilité réfère à renoncer à un mode de vie</li> <li>■ Déménagement pour conserver le mode de vie</li> </ul>

L'utilisation de la voiture pour les déplacements quotidiens est demeurée stable au cours des six années. Tout comme en 1999, l'automobile est utilisée dans une proportion d'environ huit déplacements sur dix en 2006 (77,1 % contre 80,8 %).







Le transport en commun est occasionnellement emprunté par huit répondants, dont sept sans problème d'autonomie. Le taxi est un moyen de transport utilisé au moins une fois par mois chez 5 des 57 sujets, tous sont limités dans leur autonomie. Cela dit, près de six années plus tard, aucun des 57 répondants n'a modifié substantiellement ses rapports à l'automobile. L'hypothèse selon laquelle l'adaptation des répondants moins mobiles est envisagée comme plus aisée, car elle ne concerne pas l'ensemble des modes de vie, à l'opposé des types les plus mobiles, a ainsi guidé les analyses sur l'évolution des espaces d'action.

Le groupe de banlieusards s'éloigne cependant moins de son domicile. La dissémination de la mobilité de ceux-ci (nombre de lieux visités) est restée relativement stable. Alors que l'étendue de la mobilité ne semblait pas associée à l'âge, elle le devient en 2006. Les pratiques du territoire de ces 57 personnes s'effectuent dans une plus grande proximité. La figure 3 montre les typologies de mobilité de 1999 et de 2006.

**Figure 3 > Distribution des répondants selon les typologies de 1999 et de 2006**

		En 2006				
		Domocentrés	Voisineurs	Pérégrinateurs	Hypermobiles	Total
En 1999	Domocentrés	2	7	1	1	11
	Voisineurs	7	6	3	5	21
	Pérégrinateurs	5	6	3	1	15
	Hypermobiles	1	2	1	6	10
	Total	15	21	8	13	57

			
Stabilité	Augmentation	Diminution	Altération

On observe des changements dans chacun des types. Dix-sept répondants n'ont pas changé de type de mobilité ; la majorité de ceux-ci n'a pas vu son autonomie se détériorer. Quinze banlieusards ont augmenté leur mobilité comparativement à 1999. À l'inverse, 16 sujets ont diminué leur mobilité. Chez les neuf derniers répondants, on observe une altération de la mobilité sans pouvoir statuer sur une augmentation ou une diminution.

L'exploration cartographique des espaces d'action individuels suggère que les facteurs d'augmentation de la mobilité quotidienne sont d'abord de nature socio-spatiale. L'évolution de la configuration fonctionnelle des quartiers de résidence des répondants permet d'expliquer plusieurs cas d'augmentation. En effet, plusieurs secteurs de banlieue ont vu des services se relocaliser en périphérie, notamment des épiceries et des centres de services bancaires. Cela a modifié les conditions d'accès de la motilité. Également, des changements liés à l'appropriation de la motilité rendent compte d'autres cas d'augmentation de la mobilité. Les facteurs de diminution de la mobilité concernent les sujets qui ont vu leur autonomie se détériorer. Cela dit, d'autres répondants en santé ont également modifié leurs habitudes de sortie, essentiellement les fréquences des destinations les plus éloignées. Des problèmes sérieux d'autonomie fonctionnelle sont repérés dans tous les cas de baisse drastique de la mobilité.

L'expérience de 22 sujets qui ont modifié leur mobilité sur le territoire a ainsi été analysée de manière approfondie pour comprendre les logiques soutenant les changements observés au niveau des déplacements et les significations que ces transformations revêtent pour l'individu vieillissant. Il s'agissait alors d'appréhender à travers les expériences résidentielles individuelles, l'évolution de l'appropriation de la mobilité par l'aîné en lien avec ses compétences motiles et les transformations objectives et subjectives de l'accessibilité de son environnement.

### Évolution des modes de vie

Pour les 22 personnes rencontrées en entretien à deux reprises, une grande stabilité est observée dans leur quotidien. Les routines à la maison, les sorties et les loisirs sont pratiquement les mêmes qu'en 1999. Cette continuité est encore plus présente chez les six répondants qui n'ont pas connu de problèmes de santé majeurs, ni de décès dans leur ménage. Par contre, le rythme des activités et l'appropriation de la motilité se modifient, et cette formulation est plus ou moins explicitée par les répondants eux-mêmes. Avec le vieillissement, prendre son temps devient graduellement une obligation, notamment avec des compétences motiles qui diminuent. « Ce qui me prenait pas de temps avant, ça m'en prend plus maintenant, puis je suis plus fatiguée après » (femme, 81 ans). Cette obligation n'est pas mal vécue, mais la liberté de choisir ses activités est primordiale : « [...] je vais plus lentement [...] je le fais quand je veux » (homme, 73 ans). Plusieurs contrats pour l'entretien de la maison et du jardin sont ainsi donnés à la famille, des proches ou des services de tiers.

LES ESPACES D'ACTION, QU'ILS SOIENT PLUS OU MOINS GRANDS, SONT L'OCCASION DE BOUGER, MÊME POUR LES SUJETS FRAGILISÉS.

Paradoxalement, la fatigue, qui incite à lâcher prise sur des activités devenues trop lourdes, notamment l'entretien domestique, libère du temps et permet de se déplacer davantage sur le territoire. Pour plusieurs, cette mobilité se réalise à proximité avec des marches

de détente et de santé. Pour d'autres, cette nouvelle appropriation de la motilité s'observe en prenant la voiture, pour aller marcher dans des centres commerciaux. Les espaces d'action, qu'ils soient plus ou moins grands, sont l'occasion de bouger, même pour les sujets fragilisés. Pour ces derniers, les mouvements s'observent aussi dans le jardin et dans la rue. Ainsi, la mobilité, même limitée à quelques mètres, permet d'égayé un quotidien habituellement ennuyeux ou d'échapper à une situation de vie difficile (la solitude ou la maladie d'un conjoint). Pour trois sujets, la déprise des tâches domestique a entraîné une autre forme de mobilité. Plutôt que de payer pour l'entretien, ils ont déménagé dans un endroit offrant des services : appartement ou copropriété.

Les sorties régulières s'arrêtent, parfois à grands regrets, faute de partenaires : « Ça, c'était bon quand on était les quatre sœurs, là on allait passer l'après-midi dans le magasin, à fouiner [...] Ça j'aimais ça, bien oui. Mais là, on a toutes vieilli. Y en a une qui est morte, y en a une qui est malade » (femme, 77 ans). La vie quotidienne se réorganise alors principalement autour de la famille rapprochée. Ces contacts réguliers sont parfois les seuls pour les plus de 70 ans (14 sur 22). La descendance est centrale dans les services donnés et reçus. Dans ces processus de transformation de la mobilité et des activités, le désir d'indépendance est capital et influence les stratégies d'adaptation. À l'instar de l'adolescent en quête d'indépendance, ces aînés apprennent à être vieux :

« Faut apprendre à aller plus tranquillement. Faut apprendre à demander. Quand on a besoin d'une aide. Puis, apprendre à attendre [...] c'est pas facile. Oui. Quand on est habitué de faire toutes nos affaires toute seule » (femme, 77 ans). Cet apprentissage s'inscrit dans des renoncements et est fortement modulé par l'insertion sociale.

### Évolution de l'expérience résidentielle

Pour les 6 des 22 aînés les plus mobiles, conduire est un plaisir et l'automobile structure tout autant leur mode de vie en 2006 qu'en 1999. Ils parlent de la voiture comme d'un luxe, un bien dispendieux que l'on s'offre parce que l'on en a les moyens. Elle contribue à construire leur identité d'habitant de banlieue, sa fonction va bien au-delà de l'indépendance permise sur le territoire. Se déplacer facilement en voiture est pris pour acquis. Sans voiture, c'est le plaisir de parcourir la ville qu'ils perdraient. La vitesse et la fréquence de leurs déplacements expriment un statut d'individu autonome et actif en contraste avec leurs représentations de la vieillesse ; ils ne sont pas des « vieux ». Aucun d'entre eux n'a adapté ses pratiques spatiales au-delà de l'évitement des heures de pointe et de la conduite de nuit.

Les 16 sujets les moins mobiles ont choisi d'adapter leur mode de vie. Cela implique des stratégies conjuguant des déplacements quotidiens vers des lieux jugés accessibles, le plus souvent près du domicile, et de nouvelles pratiques sociales qui facilitent les déplacements : « [...] comme dimanche, j'ai eu une invitation pour aller jouer aux cartes. Mais je conduis plus le soir, fait qu'y sont venus me chercher » (femme, 77 ans). Ces transitions sont celles des sujets s'appropriant au mieux la mobilité possible avec une déprise des tâches domestiques. Ces personnes ont transformé leurs pratiques du territoire au fur et à mesure de leur prise de conscience de leur vieillissement. Pour eux, le vieillissement suggère ralentissement, diminution et perte de vitalité. Ces représentations sont en lien direct avec les pratiques du territoire. Cette transformation volontaire suscite parfois la nostalgie des années où la mobilité, plus facile, supportait des activités ordinaires appréciées : « [...] aller faire le marché [...] j'aimais ça, j'étais content d'y aller, mais maintenant je m'aperçois que mes forces me laissent » (homme, 85 ans). De ces logiques de déprise, trois expériences de la ville émergent géographiquement.

#### *La ville qui se contracte*

---

Le territoire de la mobilité peut se contracter graduellement autour du domicile. Choisir de demeurer dans un pavillon en banlieue signifie s'éloigner moins et recentrer les déplacements autour du domicile. Cela renvoie également à l'acceptation de complications : « [je] sors plus le soir. Parce que je fais un peu de cataracte puis de glaucome. Alors... c'est plus prudent pour moi, puis j'en souffre pas. Faut l'accepter [...] » (femme, 77 ans). Cette même dame souligne que ses sorties dans l'agglomération sont dorénavant exceptionnelles : « Moi je me confine à présent, tout près dans Beauport ». Dans d'autres cas, la contraction de l'espace d'action s'observe par une baisse de fréquence des sorties, mais le maintien des lieux régulièrement visités. Cette diminution n'est pas forcément mal vécue, en particulier si les lieux sont choisis. La possession d'une voiture demeure une obligation. Même sous-utilisée, elle contribue à la qualité de vie et fait partie de la vie en banlieue. Par contre, sa signification est ambivalente ; elle est à la fois commodité et efficacité, mais sa conduite devient difficile.

*La ville fragmentée*

Pour les sujets confrontés à des problèmes d'autonomie et de mobilité corporelle, et toujours dans leur maison, une division de la ville est observée, seules certaines parties du territoire sont encore fréquentées. Deux logiques s'observent géographiquement. Premièrement, la fréquentation d'espaces publics universellement accessibles peut être une obligation. La vignette de stationnement pour handicapés est exemplaire en ce sens. Pour ces automobilistes vieillissants, elle signifie la possibilité de rester actifs et de poursuivre les activités valorisées. Elle les contraint cependant à diriger leurs sorties vers certains espaces spécifiques. L'expérience de la ville sort ainsi d'une logique de proximité. Elle se polarise vers des places accessibles tant pour la voiture que pour la marche (les centres commerciaux de quartier, par exemple). Deuxièmement, la segmentation de la ville s'effectue aussi dans une dynamique de parcours de manière à rejoindre les pôles d'accessibilité. Ces trajets sont ceux où les tensions et le stress de la route sont limités pour l'ainé qui se déplace. Ces itinéraires sont sélectionnés sur des fondements à la fois objectifs (densité de la circulation, vitesse...) et subjectifs (connaissance fine des caractéristiques socio-spatiales...). Choisir de pousser plus loin l'adaptation pour demeurer en banlieue peut mener à une situation de quasi-immobilité dans la maison. C'est seulement lorsque des proches passent, en particulier les enfants, que l'ainé peut sortir de son domicile (pour certains, quelques rares fois dans une année). L'effet combiné d'un faible nombre de sorties et d'une mobilité « supportée » conduit à ce que certains répondants perdent graduellement leurs repères spatiaux. Si les lieux fréquentés demeurent familiers, tant dans leurs dimensions spatiales que sociales, les espaces interstitiels deviennent de plus en plus flous et spatialement déstructurés. Des parties de la ville tombent ainsi dans l'oubli et les représentations spatiales demeurent à l'époque où les personnes fréquentaient ces lieux de manière autonome. Cela s'observe, entre autres, par des toponymies disparues ou la mention d'établissements ayant fermé leurs portes.

*La ville par procuration*

Vieillir en banlieue « jusqu'à la fin », c'est accepter une quasi-immobilisation à domicile faisant apparaître une relation pernicieuse au « chez-soi ». L'acceptation d'un confinement est inéluctable : « Je suis toujours dans ma maison puis ça me fait rien » (femme, 75 ans). Dans cette situation, une certaine expérience de la ville demeure. Elle se réalise cependant sous d'autres modalités que la pratique concrète du territoire : elle se vit par les autres. Les enfants en visite racontent la ville dans ses mouvements et ses transformations. La vie urbaine est également observée dans les médias. Se déplacer dans ses souvenirs est une autre forme de mobilité observée empiriquement. La mobilité s'effectue alors au sein des territoires ayant supporté les déplacements de la vie active. Malgré un déménagement en résidence pour personnes âgées et une déprise spatiale quasi complète, résider à proximité de son ancienne maison témoigne que la connaissance de l'environnement immédiat est rassurante : « Imaginez-vous, j'arrive à côté de la même rue que j'ai descendue je sais pas combien de fois » (femme, 89 ans). Cette dame montre que les repères visuels connus contribuent au sentiment du « chez soi » : « Parce que c'est mon quartier [...] Je restais là, la 10<sup>e</sup> Avenue est juste à côté » (femme, 89 ans). Cela dit, un déménagement en résidence pour personnes âgées transforme fondamentalement l'expérience de la mobilité. Le domicile, qui autrefois voyait converger déplacements et activités, contient maintenant

l'ensemble du quotidien. Les services offerts à l'intérieur de l'établissement permettent la reprise ou le développement de nouvelles activités, ce qui n'est pas le cas pour les répondants encore dans leur maison. Des sorties à la bibliothèque, au cinéma, à l'église ou au restaurant peuvent être effectuées « chez soi » (dans le complexe d'habitation). Une certaine expérience de l'urbanité (« voisiner », visiter, rencontrer, recevoir...) est possible dans une proximité extrême. Cela dit, si plusieurs reprises sont possibles, elles portent dorénavant l'étiquette de la vieillesse.

### *Labandon des déplacements pour s'assurer la stabilité résidentielle*

---

Le suivi longitudinal de la mobilité quotidienne effectuée auprès de ces habitants âgés des banlieues montre que l'expérience résidentielle offerte par la banlieue est globalement positive, même lorsque des problèmes d'autonomie sont présents. Entre 1999 et 2006, les aînés rencontrés ont adapté leurs habitudes de sortie, les lieux régulièrement visités ainsi que les parcours empruntés. Ils ont parallèlement modifié leurs relations sociales pour obtenir du support dans certains déplacements quotidiens. Les réseaux familiaux et de connaissances sont, à cet égard, centraux, davantage que les services publics ou communautaires disponibles. Leur expérience de la ville s'est transformée du fait, d'une part, des complications que pose leur vieillissement en termes de perte d'autonomie et, d'autre part, des représentations et des significations individuelles et collectives du risque, de la ville et de la vieillesse.

On comprend mieux les logiques qui sous-tendent les stratégies d'adaptation mises en avant par les aînés, y compris celles menant à une relative immobilité. Ce n'est pas tant la possibilité de perdre une voiture, une maison ou un quartier, mais plutôt celle de voir disparaître un espace d'action familial où l'on peut se situer et s'identifier. Si les aînés repoussent le plus loin possible l'abandon de leur auto-mobilité, c'est parce que cela les obligerait à quitter leur « chez-soi », mais c'est aussi parce que cela signifierait leur entrée dans ce qui représente individuellement et collectivement la véritable vieillesse. Autrement dit, l'abandon de son « chez-soi » ou de son automobile représente le véritable stigmate du vieillissement. Ainsi, c'est moins la perte ou l'abandon de l'auto-mobilité comme pratique spatiale que ces personnes voient se profiler au fil des années, mais plutôt l'éventualité de perdre un rapport global à un environnement socio-spatial valorisé et valorisant. Dans une société de plus en plus mobile et dépendante de la voiture, l'automobile est ainsi un marqueur individuel et collectif d'indépendance et d'autonomie dans la vieillesse.

---

## **Conclusion**

---

### **Demeurer en banlieue, pour rester banlieusards ?**

L'évolution des pratiques de mobilité sur les territoires de ces aînés permet de constater que le processus d'adaptation de la mobilité n'est pas uniquement marqué par la baisse, mais également par la stabilité et l'augmentation des déplacements. La mobilité quotidienne du groupe a été modulée par l'évolution à la fois de leurs territoires, de leur autonomie et de leur mode de vie. Fondamentalement, font-ils le choix implicite de vieillir en banlieue pour conserver leur « chez-soi » ? C'est ce que leur stabilité résidentielle et leur adaptation à l'évolution socio-spatiale de la ville tendent à prouver.

Il est ainsi possible de vieillir dans la banlieue telle qu'on la connaît aujourd'hui. Mais ces trajectoires plutôt sans problème d'individus mobiles ne doivent cependant pas masquer la présence d'individus moins favorisés en ce sens.

La perspective longitudinale ici développée fournit un éclairage nouveau sur la mobilité quotidienne dans la vieillesse. La liberté de choix dans la ville ressort comme une dimension clé dans l'expérience positive de cette transition. L'accès à la mobilité vient à la fois atténuer les dimensions négatives de l'expérience résidentielle et conforter le statut d'autonomie de l'ainé, même dans une situation de mobilité quotidienne très réduite. C'est à travers l'« apprentissage de la dépendance », dans un environnement qu'ils ont choisi, que ces personnes vivent leur adaptation. L'environnement bâti semble ainsi se retrouver au cœur de ce processus et conséquemment contribuer à l'évolution et l'émergence de nouvelles représentations de soi, de la ville et de la vieillesse.

### Penser le territoire pour plusieurs mobilités, le véritable défi des aménageurs

L'accès à la voiture individuelle, dans le cas de la banlieue, peut être une condition de ce que plusieurs aînés désignent comme un vieillissement réussi (Auger, Tedford- Litle, 2002). Cela oblige à conduire une réflexion combinant les enjeux du vieillissement avec ceux de la morphologie et des fonctionnalités de la ville actuelle. Comment considérer et intervenir sur les territoires face à la grande motorisation des aînés d'aujourd'hui et de ceux à venir ? Alors que le scénario où les aînés s'en remettent aux transports collectifs est difficile à envisager (Finn, Sterns, 2003) et que l'autobus est loin de leurs préférences (Coughlin, 2001 ; Alsnih, Henser, 2003), voire des compétences motiles de plusieurs (Lord et Luxembourg, 2006), un vieillissement avec la voiture pose des enjeux de sécurité (Polzin et Page, 2006) et écologiques bien concrets (Rosenbloom, 2003). Si penser la ville avec l'automobile est maintenant un impératif, cela doit s'effectuer avec le souci d'assurer la présence d'autres moyens de transport, collectifs ou non, de manière à faciliter l'appropriation de la mobilité sous une forme ou une autre. Voici un argument supplémentaire pour le développement d'options de transport à la demande, plus près des besoins, des aspirations et des préférences des aînés. C'est davantage aux supports à la mobilité que les responsables urbains doivent réfléchir plutôt qu'à un réaménagement complet des banlieues. Faciliter les possibilités d'adaptation pour des individus vieillissants s'avère davantage porteur et réaliste dans un contexte où les pouvoirs publics doivent composer avec des ressources financières limitées.

Si pendant plusieurs années, les milieux urbains traditionnels ont vu se succéder les générations, les habitats plus récents – conçus sur des modèles d'urbanisme fonctionnel comme ces banlieues étudiées – doivent être questionnés à propos de leur mixité fonctionnelle. L'expérience des personnes âgées ici rencontrées montre de manière exemplaire que ces milieux de vie ont de la difficulté à vieillir au même rythme que leurs résidents. Les expériences résidentielles où l'ainé voit la ville se contracter et se fragmenter fournissent de bons indicateurs de préférence, à la fois au niveau de la proximité et de l'accessibilité. Elles indiquent la présence de parties du territoire des banlieues actuelles qui correspondent aux besoins et attentes du groupe d'aînés. Ces préférences révélées gagneraient à faire l'objet d'une analyse fine au niveau des caractéristiques morphologiques, fonctionnelles et sociales des secteurs privilégiés. L'aménagement d'espaces à proximité des besoins et des préférences des aînés (comme les centres commerciaux

de quartiers, lieux privilégiés de socialisation et de consommation) signifie, dans bien des cas, des interventions mineures au niveau du mobilier urbain ainsi qu'en matière de planification économique et fiscale. À cet égard, le fait d'assurer leur pérennité, remise en question avec le développement des « grandes surfaces » (Biba *et al.*, 2008), peut être un choix d'aménagement urbain relativement simple et peu coûteux.

À l'inverse, la ville vécue par procuration met en évidence les limites du vieillissement à domicile dans la banlieue actuelle. Quand l'espace de la ville se délocalise et se vit par le soutien d'autrui, c'est le constat de l'échec de la capacité du modèle des banlieues à répondre aux besoins de ses résidents vieillissants. Si la desserte en commerces et services de proximité est évidemment à améliorer, pour que l'accessibilité soit piétonne et non automobile, l'implantation de nouvelles fonctions commerciales, ou le soutien de celles déjà existantes à l'intérieur des quartiers résidentiels, doit être envisagée. L'insertion de tels services devra également s'effectuer dans une perspective allant au-delà du concept de proximité avec des préoccupations liées à l'accessibilité, à la sécurité et aux préférences des aînés. Disséminer des établissements de services ou d'habitation au sein des quartiers de banlieue permettrait également de répondre au souhait de vieillir dans un espace d'action connu lorsque ce n'est plus possible dans la maison. Notons que de tels enjeux s'inscrivent dans la problématique plus large des effets de la métropolisation et de l'étalement des milieux de vie. Une telle perspective dépasse ainsi largement l'aménagement des villes et le vieillissement de la population. Cela s'inscrit dans une perspective interdisciplinaire et évolutive des notions d'urbanisation, de durabilité, d'autonomie et d'indépendance.

## Bibliographie

**Alsnih R., Hensher D.A., 2003**, « The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population », *Transportation Research Part A*, vol. 37, p. 903-916.

**American Association of Retired Persons, 2000**, *Fixing to stay : a national survey of housing and home modifications issues*, Washington, American Association of Retired Persons, 56 p.

**Benlahrech N., Le Ruet A., Livebardon C., 1998**, *La mobilité des personnes âgées. Analyses des enquêtes ménages déplacements*, Lyon, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme (Certu), 49 p.

**Biba G., Thériault M., Villeneuve P., Des Rosiers F., 2008**, « Aires de marché et choix des destinations de consommation pour les achats réalisés au cours de la semaine. Le cas de la région de Québec », *Le Géographe canadien/The Canadian Geographer*, vol. 52, n° 1, p. 39-64.

**Clément S., Mantovani J., Membrado M., 1998**, « L'urbain dans tous ses états : faire, vivre et dire la ville », in N. Haumont (dir.), *Habitat et sociétés*, Paris, L'Harmattan, p. 231-254.

**Clément S., Druhe M., Dubreuil C., Lalanne M., Mantonavi J., Andrieu S., 1999**, *Les produits techniques dans les échanges entre les vieilles personnes, leur entourage et les services d'aide à domicile*, *Cahiers de recherches de la MiRe*, n° 8, p. 23-27.

**Clément S., 2003**, « Le vieillissement avec le temps, et malgré le monde », *Empan*, n° 52, p. 14-22.

**Coughlin J., 2001**, *Transportation and older persons : perceptions and preferences*, Washington, American association of retired persons, 20 p.

**Cumming E., 1961**, *Growing old: the process of disengagement*, New-York, Basic Books, 293 p.

**Daris A., 2003**, *Une perspective sociale des comportements de mobilité des résidents des banlieues anciennes de la région de Québec*, Québec, Mémoire de maîtrise en sciences de l'architecture, Université Laval.

**Després C., Lord S., 2005**, « The meaning of home for elderly suburbanites », in Rowles G.D., Chaudhury H. (dir.), *Home and identity in late life: international perspectives*, New York, Springer, p. 317-340.

**Dijst, M.J., 1999**, « Action space as planning concept in spatial planning », *J Hous Built Environ*, vol. 14, n° 2, p. 163-182.

**Feldman R.M., 1996**, « Constancy and change in attachments to types of settlements », *Environment and behavior*, vol. 28, n° 4, p. 419-445.

**Finn J., Sterns H., 2003**, « The mobile elder: getting around in later life », *Generations*, vol. 27, n° 2.

**Fortin A., Després C., Vachon G., 2002**, *La banlieue revisitée*, Québec, Nota bene, 302 p.

**Greenwald M.J., 2002**, « New urbanism as a factor in the mobility of the elderly », in Mira R.G., Saucedo-Cameselle J.M., Romay-Martinez J. (dir.), *Culture, environmental action and sustainability*, Cambridge, Hogrefe et Huber, p. 351-383.

**Hildebrand E.D., 2003**, « Dimensions in elderly travel behavior: a simplified activity-based model using lifestyle cluster », *Transportation*, n° 30, p. 285-306.

**Kaplan D., Lafont H., 2004**, *Mobilités. net : villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, LGDJ, 380 p.

**Kaufmann V., 2004**, *Mobilité et motilité : de l'intention à l'action*, Lausanne, Epfl-Lasur, 76 p.

**Lord S., 2004**, *Les aînés face à leur avenir résidentiel : le cas de résidents de banlieues de Québec*, Québec, Mémoire de maîtrise en sciences de l'architecture, Université Laval, 141 p.

**Lord S., Luxembourg N., 2006**, « The mobility of elderly residents living in suburban and periurban territories : A comparison of residential aspirations and practices in Canada and France », *Journal of housing for the elderly*, vol. 20, n° 4, p. 103-121.

**Lord S., Joerin F., Thériault M., 2009a**, « La mobilité quotidienne des banlieusards vieillissants et âgés : déplacements, aspirations et significations de la mobilité », *The Canadian Geographer/ Le Géographe canadien*, vol. 53, n° 3, p. 357-375.



**Lord S., Joerin F., Thériault M., 2009b**, « Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards âgés », *Cybergeo, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques*, article 444, (<http://www.cybergeo.eu/index22090.html>) (mis en ligne le 23 mars 2009).

**Lord S., 2009c**, *Étude longitudinale de la mobilité quotidienne et de ses rapports avec les choix résidentiels : l'expérience d'un groupe d'ainés vieillissant en banlieue pavillonnaire*, Thèse de doctorat, Québec, Université Laval, 261 p.

**Morin D., Fortin A., Després C., 2000**, « À des lieux du stéréotype banlieusard : les banlieues de Québec construites dans les années 1950 et 1960 », *Cahiers québécois de démographie*, vol. 29, n° 2, p. 335-356.

**Noschis K., 1984**, *Signification affective du quartier*, Paris, Librairie des méridiens, 170 p.

**Pinson D., 1999**, « De la mobi-stabilité », *Urbanisme*, n° 306, p. 84-89.

**Polzin S., Page O., 2005**, *Transit use viability among older drivers losing driving privileges*, Tampa, Florida, Department of transportation, 111 p.

**Rosenbloom S., 2003**, *The mobility needs of older americans : Implications for transportation*, Washington DC, The Brooking Institution, 20 p.

**Twigger-Ross C.L., Uzzell D.L., 1996**, « Place and identity process », *Journal of environmental psychology*, n° 16, p. 205-220.

**Urry J., 2005**, *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Paris, Armand Colin, 256 p.

**Vachon G., Luka N., 2002**, « L'ère du bungalow : portrait urbain et architectural », in Fortin A., Després C., Vachon G. (dir.), *La banlieue revisitée*, Québec, Nota bene, p. 13-48.

**Wagnild G., 2001**, « Growing old at home », *Journal of housing for the elderly*, vol. 14, n° 1/2, p. 71-84.

**Whelan M., Langford J., Oxley J., Koppel S., Charlton J., 2006**, *The elderly and mobility: a review of de littérature*, Monash University, Accident Research Center.

#### À NOTER

Cet article est une synthèse d'une thèse de doctorat réalisé au Centre de recherche en aménagement et développement (Crad) au sein du groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) de l'université Laval à Québec-Ville au Canada (Lord, 2009c).