



VIEILLIR EN BANLIEUE NORD-AMÉRICAINE

Le rapport à la ville des personnes âgées

SÉBASTIEN LORD¹ & CAROLE DESPRÉS²

1. PH.D., CHERCHEUR, CEPS/INSTEAD, LUXEMBOURG

2. PH.D., PROFESSEURE D'ARCHITECTURE, GIRBA. ÉCOLE D'ARCHITECTURE, QUÉBEC

Quelle expérience de la ville ont les personnes âgées de la région métropolitaine de Québec, plus spécifiquement la majorité d'entre elles qui réside dans des banlieues proches ou éloignées? C'est sur la base des résultats de deux enquêtes qualitatives menées pour l'une dans des secteurs pavillonnaires édifiés entre 1950 et 1975, et pour l'autre dans des développements périurbains plus récents, là où la ville rejoint la campagne, que les auteurs tentent de répondre à cette question. La première partie de l'article traite des aspirations résidentielles et de la mobilité quotidienne des aînés. La deuxième partie discute de leur expérience résidentielle, en mettant l'accent sur les transformations associées à des limitations fonctionnelles ou cognitives. À cet effet, trois types de rapport à la ville faisant écho à la perte d'autonomie sont abordés en lien avec la nécessité de revoir les règlements d'urbanisme et les politiques urbaines dans le contexte du vieillissement des banlieues.

AGEING IN A NORTH AMERICAN SUBURB:
HOW OLDER PEOPLE RELATE TO THE TOWN

How do older people living in the metropolitan region of Quebec experience the town, or more precisely the large majority who live in close or distant suburbs? The article seeks to answer this question, based on the results of two enquiries; one carried out in low-rise housing suburbs built between 1950 and 1975, the other in more recent and more distant sectors where the town meets the countryside. The first part of the article deals with the residential expectations and daily mobility of older people. The second part deals with their residential experience whilst underlining transformations linked to functional or cognitive limitations. Thus three different ways of relating to the town as a result of loss of autonomy are discussed in connection with the need to review urban planning regulations and urban policies within the context of ageing suburban populations.

Plusieurs travaux nord-américains en aménagement, en urbanisme ou en géographie suggèrent que la ville contemporaine, conçue et aménagée selon les principes de l'urbanisme fonctionnaliste, a du mal à répondre aux besoins de la société vieillissante (Lord, 2009). À ce titre, les banlieues pavillonnaires, qu'elles soient proches ou éloignées de la ville-centre, ont été développées autour d'un mode de vie qui sous-entend propriété foncière individuelle, famille nucléaire, «automobilité» et autonomie domestique (Després, Fortin & Vachon 2002). Le modèle urbain pour ces milieux prônait notamment la séparation des fonctions de la ville. Encore en vigueur aujourd'hui, ce principe continue de cristalliser la majorité des banlieues en des quartiers exclusivement résidentiels. Si de nombreuses critiques liées à la durabilité écologique de ces milieux ont été formulées ces dernières décades, tout comme sur l'étalement des villes qui se poursuit dans le périurbain, les recherches qui traitent de leur viabilité à plus ou moins long terme pour les aînés qui y habitent sont toutefois plus rares. Il s'agit pourtant d'une préoccupation tant en Amérique du nord qu'en Europe (Lord & Luxembourg, 2006; Pinson & Thomann, 2002).

Quelle expérience de la ville ont les personnes âgées qui résident dans des banlieues proches ou éloignées de la ville-centre? Accèdent-elles aux commerces et services de la ville étalée sous de nouvelles modalités? Comment s'accommodent-elles de leurs limitations et quels sont les impacts de ces dernières sur leur expérience de la ville et du «chez-soi»? Cet article tente de répondre à ces questions en lien avec le territoire métropolitain de Québec, territoire étalé sur plus 3 000 km² pour une population dépassant à peine les 700 000 habitants. Il fait d'abord le point sur les aspirations résidentielles et la mobilité quotidienne des personnes âgées résidant dans des secteurs de banlieues plus ou moins récentes sur ce territoire. La discussion se poursuit sur l'expérience du chez-soi de ces banlieusards âgés, ainsi que sur l'impact de la perte de mobilité sur la fréquentation de la ville étalée. Des pistes de réflexion sur les règlementations à réviser et les politiques publiques à mettre de l'avant sont avancées.

QUESTION DE THÉORIE ET DE MÉTHODE

Le cadre théorique dans lequel s'insèrent nos recherches se situe au croisement de plusieurs disciplines, inspiré par la pluridiscipli-

narité, voire l'interdisciplinarité que requiert l'étude des rapports personnes-milieu. Nos travaux sur le vieillissement des banlieues s'inscrivent ainsi dans le champ de la gérontologie environnementale, faisant référence plus spécifiquement au modèle théorique de l'*environmental press* (1986, 1998) mis de l'avant par le psychologue de l'environnement M. Powell Lawton (1923-2001) et repris à maintes reprises dans la recherche sur le vieillissement. Ils font aussi appel à d'autres concepts issus de la psychologie environnementale dont celui d'«identité territoriale» (*settlement-identity*) avancé par l'architecte Roberta Feldman (1990) à partir des travaux d'Harold Proshansky (1920-1990) sur le concept de «*place-identity*» (Prochansky *et al.*, 1983). Un troisième concept fondamental est issu de la géographie temporelle (*time-geography*); il s'agit de l'«espace d'action» (*action space*) issu des travaux du suédois Hägerstrand (1916-2004). Un dernier concept central à notre approche est celui de «chez-soi» (*home*) ou de l'expérience et des significations du milieu résidentiel (Després, 1991; Després & Lord, 2005), à l'interface de la psychologie environnementale (Hayward, 1977), de la phénoménologie (Serfaty, 1985) et de l'anthropologie urbaine (Rapoport, 1982). À ces concepts centraux se greffe celui d'«aspirations» mis en avant en sociologie urbaine par Paul-Henry Chombart de Lauwe (1913-1998) (Augé & Chombart de Lauwe, 1994). C'est à partir de ce cadre théorique que nous avons pu aller au-delà d'une approche exclusivement fonctionnaliste, et porter une attention particulière à l'expérience quotidienne de la personne âgée dans son milieu résidentiel ainsi qu'aux significations qu'elle lui attribue.

Sur le plan méthodologique, afin d'examiner les enjeux sociétaux liés au vieillissement en banlieue de faible densité, nous avons mené deux enquêtes qualitatives dans la région métropolitaine de la ville de Québec, l'une en 1999 dans des secteurs pavillonnaires de banlieues de première couronne édifiés entre 1950 et 1975 (Fortin, Després & Vachon, 2002; Lord, 2004), l'autre dans des banlieues éloignées ou périurbaines plus récentes (Fortin, Després & Vachon, sous presse), avec un suivi longitudinal en 2006 en lien avec la première enquête (Lord, 2009). Les résultats présentés dans cet article s'appuient sur les entrevues en profondeur menées au domicile de ménages comptant au moins une personne âgée. Deux types de données ont été générés: les premières – objectives – concernant la localisation résidentielle de la maison, ainsi que les déplacements, les commerces et services fréquentés et

les habitudes de sortie des aînés; les secondes – subjectives – sur leurs aspirations résidentielles, ainsi que les significations qu'ils attachent à la banlieue et à l'automobile.

En ce qui concerne l'enquête en banlieue proche, 87 résidents de cinq quartiers ont été rencontrés en entrevue en 1999. Parmi eux, 32 jeunes retraités âgés de 55 à 64 ans, 32 aînés du troisième âge de 65 à 74 ans, et 23 aînés du quatrième âge de 75 ans ou plus. Près des trois quarts vivaient avec un conjoint et près du tiers avec un enfant de plus de 25 ans, un frère ou une sœur ou encore un locataire; six sur dix étaient des hommes. Ils ont été relancés via une enquête postale en 2006. Seuls les résidents retraités ont été considérés; ils étaient sur place pour la plupart depuis plus de 40 ans. Des 57 personnes âgées ayant répondu à l'enquête postale, 22 ayant déménagé ou subi une perte d'autonomie entre 1999 et 2006 ont été rencontrées à leur domicile pour faire un suivi; elles ont aussi rempli un journal de déplacements pendant une semaine.

Dans le cas de l'enquête en banlieue éloignée, nous avons procédé à des entrevues en profondeur avec 36 personnes âgées de 60 à 87 ans, propriétaires de maisons dans huit municipalités de la périphérie de l'agglomération de Québec. Près de la retraite ou retraités, la moitié de ces répondants ont acheté une maison neuve dans ces secteurs il y a plus de 30 ans, l'autre moitié y a déménagé lors du passage à la retraite. La vaste majorité était en bonne santé et également automobilistes lors des entretiens.

ASPIRATIONS RÉSIDENTIELLES ET MOBILITÉ QUOTIDIENNE

ASPIRATIONS RÉSIDENTIELLES

Nos résultats suggèrent qu'à l'instar de la majorité des Nord-Américains, les aînés de la région de Québec aspirent à vieillir le plus longtemps possible dans leur maison.

Près de neuf répondants sur dix parmi les 87 résidents de banlieues proches l'affirment et ce, sans égard pour leur âge, genre, durée de résidence, métier exercé avant la retraite ou perception de l'état de santé (Lord, 2004). Seul le fait de vivre seul ou non et

le niveau de revenu semblent reliés aux aspirations à déménager ou non. Changer de domicile pour un milieu plus adapté est lié à la disponibilité de ressources financières et humaines en cas de perte d'autonomie. Ces banlieusards aspirent ainsi vieillir à domicile jusqu'à l'arrivée de problèmes d'autonomie qui compliqueraient leur sécurité. L'analyse des entretiens montre un profond attachement au quartier et à la maison. Ni les caractéristiques du milieu, liées à l'urbanisme des banlieues, ni la dépendance à l'automobile ne semblent poser de difficultés aux répondants, que leur maison soit bien ou mal desservie en services de proximité. Au contraire, vieillir en banlieue est perçu comme un scénario résidentiel idéal : un milieu tranquille, vert et plus aisément accessible en voiture que le centre-ville. Les aînés rencontrés s'adaptent au jour le jour, notamment avec l'entraide des conjoints et la visite régulière des enfants et petits-enfants. Les services entre voisins font aussi partie des stratégies pour se maintenir sur place. Aucun des aînés rencontrés n'est dans une situation d'isolement social ; tous sont entourés et peuvent se déplacer dans l'agglomération comme conducteur ou passager. On parle très peu d'engager quelqu'un ou de se payer de l'aide à domicile ; les services existants sont d'ailleurs peu connus. Enfin, les ressources de ces banlieusards vieillissants sont aussi immobilières : tous propriétaires, leur maison est dans tous les cas libre de dettes. En bref, l'arrivée de sérieux problèmes de santé semble à leurs yeux le seul événement qui pourrait les obliger à déménager.

Le suivi longitudinal auprès de ces résidents confirme la stabilité résidentielle à laquelle la grande majorité aspirait (Lord, Joerin & Thériault, 2009a). Seuls 15 répondants sur les 87 rencontrés en 1999 avaient déménagé de leur domicile en 2006, dont seulement trois en résidence pour personnes en perte d'autonomie. Six autres étaient décédés dont cinq dans leur maison. La comparaison de la situation résidentielle de 1999 à celle de 2006 révèle toutefois un décalage entre les aspirations résidentielles énoncées initialement et la situation résidentielle actuelle pour une minorité. Globalement, les personnes âgées qui ont déménagé ne l'avaient pas nécessairement envisagé en 1999, alors que celles qui considéraient cette éventualité en 1999 y réfléchissaient toujours en 2006.

En ce qui concerne les 36 personnes âgées du périurbain, tout comme celles des banlieues proches, c'est en grande majorité

qu'elles ne veulent pas déménager. Seuls quatre aînés le prévoient, dont deux seulement en lien avec une perte d'autonomie. Deux autres l'envisageraient en cas de décès de leur conjoint ou d'un remariage. Ces résidents du périurbain sont attachés à leur milieu et préfèrent adapter leur quotidien pour demeurer le plus longtemps possible dans leur maison que de déménager. Advenant l'obligation de quitter, c'est dans leur quartier ou municipalité qu'ils désirent se relocaliser (Fortin & Després, 2010).

En somme, les aînés propriétaires de maison de banlieues proches ou éloignées ne veulent pas déménager!

MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Plusieurs recherches en transport montrent que les personnes âgées font, avant l'âge de 75 à 80 ans, autant sinon plus de déplacements que la population générale (Benlahrech *et al.*, 1998; Rosembloom, 2010). Notre analyse des déplacements, pour l'essentiel motorisés, réalisés par les 87 personnes âgées résidant dans les banlieues proches a permis de définir une typologie de banlieusards selon les caractéristiques de leur mobilité (Lord, Joerin & Thériault, 2009b). Les résultats de l'analyse de la localisation et de la fréquentation de commerces et services sur le territoire pour chaque répondant a en effet permis de classifier nos aînés en quatre types selon la « dissémination » plus ou moins grande (nombre de lieux fréquentés) et l'« étalement » plus ou moins grand de leur territoire de mobilité. Le discours des répondants appartenant à chaque type a par la suite été analysé afin de mettre en lumière les rapports qu'ils entretiennent avec l'automobile, la ville et la vieillesse.

L'aîné *domocentré* a un espace d'action limité et fréquente un nombre restreint de lieux sur ce territoire; son quotidien est centré sur le domicile. La personne âgée de type *voisineur* a aussi un territoire d'action limité, mais ce dernier est caractérisé par un nombre plus important de lieux visités; son quotidien est composé de sorties multiples mais à proximité. Les répondants de types *pérégrinateur* et *hypermobile* se caractérisent, quant à eux, par des espaces d'action plus vastes, les premiers concentrant leurs déplacements dans quelques lieux tandis que les deuxièmes les disséminent en plusieurs endroits. Dans ces cas, le domicile constitue en quelque sorte le point d'ancrage où convergent les déplacements quotidiens. L'âge n'explique pas à lui seul la variété

observée d'un type à l'autre. Les entretiens ont révélé que l'habitude de conduire pendant de longues années contribue largement au maintien des habitudes de déplacement en automobile. Selon la situation personnelle et les caractéristiques du lieu de résidence, nos banlieusards adaptent de manière continue leurs pratiques dans le temps et dans l'espace en maintenant toutefois, pour la plupart, l'automobile au centre de leur quotidien. C'est pour les répondants les plus « auto-mobiles » que l'adaptation est la plus difficile car elle implique plus de remises en question, à l'opposé des aînés qui sont des conducteurs occasionnels. Cela dit, sans problème d'autonomie, la mobilité territoriale en banlieue n'est pas une préoccupation.

Le suivi par enquête postale de 57 de ces aînés en 2006 a révélé que l'automobile est toujours centrale à leurs déplacements, en tant que conducteur ou passager; le transport en commun et le taxi constituent des recours marginaux (Lord *et al.*, 2009a). Six années plus tard, le groupe de banlieusards s'éloigne toutefois moins du domicile dans l'ensemble, et cela est d'autant plus vrai que l'âge est élevé. Trois répondants sur dix n'ont pas changé de type de mobilité et leur niveau d'autonomie ne s'est pas détérioré. La même proportion a vu sa mobilité diminuer due à une perte d'autonomie fonctionnelle. De manière surprenante, près du même nombre a vu sa mobilité augmenter depuis 1999, le plus souvent parce que certains secteurs de banlieue ont perdu des services de proximité au profit des commerces de périphérie, notamment des quincailleries, des épiceries et des services bancaires. Enfin, pour une minorité, la mobilité a changé mais de manière qualitative seulement, sans augmentation ou diminution des déplacements.

En ce qui concerne nos analyses de la mobilité des 36 personnes âgées résidant dans des secteurs périurbains, il ressort que le recours à l'automobile est incontournable pour la majorité d'entre elles. Le transport collectif est inexistant dans la plupart de ces secteurs; les distances à parcourir, considérables pour accéder même aux services et commerces les plus proches. Avoir accès à une automobile est perçu comme essentiel (Fortin & Després, 2010). L'âge a toutefois un effet sur le rapport à l'automobile, tout comme il en a pour plusieurs aînés sur les comportements de mobilité (Fortin, Villeneuve & Rioux, 2008). Les retraités les plus jeunes, en santé et libérés de leurs obligations professionnelles

voire familiales – les enfants ayant en général quitté le foyer – se déplacent à leur gré. Le fait de ne pas avoir à utiliser l'automobile aux heures de pointe renforce le plaisir de conduire et le rapport affectif à l'automobile. Il faut comprendre que le recours à la voiture n'est pas seulement utilitaire; plusieurs aiment conduire ou se définissent en partie par l'autonomie qu'elle procure. L'automobile est partie prenante de la vie quotidienne de la majorité depuis l'enfance; la conduite automobile, depuis l'adolescence. Cela dit, à mesure que décline la santé et décroît l'autonomie, conduire devient une activité moins attrayante, et pour plusieurs, obligée. Les déficits physiques ou cognitifs liés à l'âge ou à la maladie tendent à faire basculer l'aîné dans un rapport fonctionnel à l'automobile. D'une part, l'automobile garantit les déplacements obligés vers les commerces et services les plus proches mais aussi vers les centres commerciaux, les cliniques médicales et les hôpitaux. D'autre part, elle facilite les déplacements lorsque les aînés ont du mal à marcher ou à porter des paquets: pensons à la possibilité de stationner près de l'entrée des commerces et à la protection des conditions climatiques rigoureuses au Québec. Ainsi, si l'automobile est dorénavant moins associée à la liberté, elle demeure un symbole d'autonomie.

En résumé, l'automobile est centrale dans le mode de vie des personnes âgées qui résident en banlieue proche ou éloignée, même pour les individus affichant des pertes d'autonomie. Elle répond au besoin de se déplacer sur un territoire où les fonctions sont étalées et contribue au sentiment d'autonomie, voire de liberté.

CHEZ-SOI ET EXPÉRIENCE DE LA VILLE

Nos recherches le confirment, la grande majorité des banlieusards âgés désire plus que tout poursuivre sa vie dans sa maison malgré les problèmes d'adaptation que cela pose en lien avec une perte d'autonomie ressentie ou pressentie. À travers leur stabilité dans la maison et le quartier, ces aînés se perçoivent comme des personnes autonomes et maintiennent ce regard de la société sur eux. La conservation de ce statut d'autonomie est ainsi au cœur de leur réflexion quant à leur avenir résidentiel. Plusieurs autres significations socio-affectives associées à la vie en banlieue entrent en jeu. S'ils déménageaient, ils perdraient un milieu de vie sécuritaire, contrôlé et familial auquel ils sont attachés, mais

aussi la liberté d'action qu'ils associent à la nécessité de demeurer *auto-mobiles*. Avec la perte d'autonomie, ils sont prêts à consentir certains compromis et à développer de nouvelles stratégies dans leur rapport à la ville afin de préserver ce statut de « personne autonome ». L'analyse du discours et des journaux de déplacement des 22 aînés rencontrés six ans après la première entrevue (dont 16 en perte d'autonomie), a révélé trois types de rapport à la ville issus de ces compromis et adaptations (Lord, Després & Ramadier, 2010). Malgré le peu de répondants associés à ces types, ces derniers sont indicateurs de tendances qui ne pourront aller qu'en s'accroissant, compte-tenu du vieillissement de la société. Ils suggèrent en outre des moyens d'action à mettre en œuvre pour rendre le vieillissement en banlieue plus confortable et sécuritaire, allant d'aménagements urbains particuliers à des services de soutien à la personne.

« LA VILLE QUI SE CONTRACTE » OU LA NÉCESSITÉ DE RENOUER AVEC L'EXPÉRIENCE DE LA PROXIMITÉ

Dans le premier type de rapport à la ville des banlieusards âgés en perte d'autonomie le territoire de la mobilité se contracte. Vieillir dans sa maison implique de recentrer ses déplacements dans une zone de proximité. Les sorties dans l'agglomération sont ainsi graduellement remplacées par des sorties dans le quartier. Si, pour ces banlieusards, la possession d'une voiture demeure incontournable, les significations qui y sont associées deviennent ambivalentes : l'automobile est à la fois commode et efficace mais sa conduite est de plus en plus difficile. Pendant des années, la voiture leur a permis de parcourir la banlieue, voire la ville ou l'agglomération, pour accéder à différents commerces et services, sans égard pour les distances ou les obstacles. Avec la perte d'autonomie, les déplacements motorisés doivent être réduits en distance ou en fréquence, et parfois remis en question. Plusieurs entretiens suggèrent aussi un réinvestissement dans la marche de santé et de loisir.

Ce type de rapport à la ville invite à une réflexion sur les transformations physiques à apporter aux banlieues. En effet, ces milieux ont été conçus, faut-il le rappeler, pour la voiture dans une application stricte des principes du zoning fonctionnel ; ils offrent peu d'opportunités pour la participation des aînés à une vie de quartier à proximité de la maison. Les règlements de zonage¹ doivent être revus de manière à permettre l'ajout de fonctions commer-

1. Outil de planification qui permet au conseil municipal de contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions présentes sur son territoire.

2. Ce concept a été mis en avant par Michael Hunt de l'École d'écologie humaine de la University of Wisconsin-Madison, au milieu des années 80. Il réfère à une communauté géographique comportant une large proportion de personnes âgées. Il s'agit d'un quartier dont la population a vieilli au fil des ans ou qui a attiré un nombre important de personnes âgées, sans avoir été conçu à cette fin à l'origine.

ciales (épicerie, dépanneur) et socioculturelles (lieux de socialisation) dans les secteurs résidentiels. Une telle réflexion devrait être menée en parallèle avec l'étude des *Naturally Occuring Retirement Communities* (NORC)² (Hunt & Gunter Hunt, 1986). Ces milieux, sans avoir été conçus pour les personnes âgées, offrent un cocktail de services de proximité et d'espaces de socialisation. Outre l'avantage d'être dans la communauté, on observe plus concrètement qu'ils sont l'objet de choix volontaires. Il y aurait des leçons à en tirer pour la requalification des banlieues.

Cela pose aussi la question de la sécurité routière, tant pour les piétons que les automobilistes plus âgés, notamment les vitesses autorisées, l'aménagement lisible des carrefours, les conditions d'entrée et de sortie dans ces secteurs, la révision de l'éclairage de rue, etc. Des aménagements relativement simples comme des corridors de marche dotés d'un pavage absorbant pourraient avantageusement remplacer les trop rares trottoirs de béton, considérés durs pour les articulations mais aussi dangereux parce qu'interrompus par les entrées successives des stationnements de maison, et peu ou pas déneigés en hiver.

Un autre incontournable consiste à repenser le transport collectif à l'intérieur de ces zones pour des trajets de courtes distances et ce, de manière appropriable par les personnes âgées. Il faut oublier les parcours conventionnels d'autobus dont l'implantation n'est pas viable compte tenu de la faible densité d'occupation des secteurs pavillonnaires. Des parcours en boucle pourraient être établis en lien avec l'accès à des pôles de services de proximité et ce, en dehors des heures de pointe. La possibilité d'activer des « lignes virtuelles » selon des combinaisons entre l'heure, la demande et la réservation d'arrêts par les usagers, constitue à ce niveau une piste intéressante. Une réflexion s'impose également quant au type de véhicules à utiliser (minibus, fourgonnette, véhicules adaptés, taxibus, etc.), mais aussi aux autres clientèles potentiellement limitées dans leur mobilité, notamment les personnes à mobilité réduite, les parents avec de jeunes poupons, les usagers transportant des équipements, etc. L'implication du secteur privé pour mettre en place des services à la demande constitue une autre piste intéressante ainsi que l'engagement bénévole, compte tenu du nombre de conducteurs à la retraite en santé en banlieue, et le segment de la population âgée intéressé à s'engager dans des activités bénévoles.

«LA VILLE ACCESSIBLE» OU LE CHOIX DE DESTINATIONS ET DE PARCOURS FACILITANTS

Le deuxième type de rapport à la ville, issu d'adaptations dues à la perte d'autonomie, montre que le maintien de certaines activités n'est possible que si ces dernières sont localisées dans des lieux accessibles et sécuritaires, tant pour s'y rendre que pour les fréquenter. Pour certains banlieusards confrontés à des pertes de mobilité, les espaces d'action s'articulent dorénavant autour de parcours sécuritaires menant à des lieux universellement accessibles. Les trajets privilégiés deviennent ceux où les tensions dues à la conduite sont considérablement réduites. Les rues locales et les voies secondaires familières sont ainsi privilégiées; les autoroutes et les heures de pointe, évitées. Pour ces aînés, le permis de stationnement pour personne handicapée devient une ressource inestimable. Apposée au véhicule, une telle vignette donne en effet accès à des cases de stationnement à proximité des entrées de commerces, de services et de lieux de loisirs, garantissant ainsi la poursuite d'activités valorisées. L'expérience de la ville sort toutefois d'une logique de liberté et entre dans une logique de compromis, dirigeant les sorties vers les lieux accessibles.

Ce deuxième type de rapport à la ville suggère d'identifier les pôles de commerces et de services dans la ville et de les passer au crible de l'accessibilité universelle, tant pour s'y rendre que pour accéder à l'intérieur des édifices. Cela requiert d'améliorer les conditions d'accessibilité en automobile, voire en transport collectif adapté, à ces pôles à partir des secteurs résidentiels de banlieue. Certains lieux semblent mieux correspondre que d'autres aux besoins et aux attentes des personnes âgées en perte d'autonomie. Les centres commerciaux constituent un exemple en ce sens: ils offrent des cases de stationnement réservées, une surface sécuritaire pour la marche à l'abri des intempéries, une diversité de fonctions commerciales, des lieux de socialisation, etc. Les «morceaux de ville» les plus accessibles gagneraient ainsi à faire l'objet d'une analyse fine au niveau de leurs caractéristiques morphologiques, fonctionnelles et sociales pour alimenter les réflexions sur l'aménagement urbain universellement accessible. La modélisation et la simulation informatique des conditions d'accessibilité des pôles de mixité de la ville, en lien avec les voies d'accès disponibles, le trafic à différents moments de la journée, les obstacles physiques, etc., pourraient se révéler particulièrement porteuses.

« LA VILLE PAR PROCURATION » OU LE NÉCESSAIRE RECOURS AUX AIDANTS ET SERVICES À DOMICILE

Le troisième type de rapport à la ville, identifié parmi les banlieusards ayant subi les pertes de mobilité les plus critiques, est « la ville par procuration ». Vieillir en banlieue jusqu'à la fin, c'est accepter d'être quasi immobilisé dans son domicile. Ce confinement, contrairement à ce que nous anticipions, n'est pas nécessairement vécu négativement. Ralentir, laisser tomber les activités extérieures, vivre dans sa maison par choix, c'est aussi accepter la fragilité de sa santé et une mobilité corporelle de plus en plus difficile. Les aînés apprécient avoir des chambres en trop dans leur maison, voire un sous-sol, pour leurs hobbies (couture, bricolage, télévision, etc.), mais aussi pour garder la famille à coucher. Tel le jeune enfant en début de parcours de vie, l'univers domestique constitue le centre des activités de l'aîné fragilisé, la fréquentation de la ville se limitant parfois à quelques sorties accompagnées pendant l'année ou à des sorties dans la rue ou sur le terrain du domicile. Malgré cette « assignation » à domicile, une certaine expérience de la ville demeure, au-delà de la pratique concrète du territoire. Elle se vit d'abord à travers les visites des proches et les discussions au téléphone avec eux. En effet, les enfants et petits-enfants, les amis et les voisins rapportent leurs activités, y associant des lieux dans la ville. La visite d'aïdants (famille, amis, voisins) pour les tâches domestiques et les soins de santé (infirmières dans quelques cas) constituent une autre façon d'interagir avec l'extérieur, comme le sont les livraisons à domicile. Les journaux, à la radio et à la télévision, demeurent des moyens privilégiés pour garder le contact avec l'actualité et la vie urbaine.

L'effet combiné d'un faible nombre de sorties dans des lieux « accessibles » dans le cadre de déplacements dépendant d'un autre conducteur mène toutefois à la perte graduelle des repères spatiaux. Les représentations se figent à l'époque où les lieux étaient fréquentés de manière autonome. Cela s'observe, entre autres, par des toponymies disparues ou la mention d'établissements ayant fermé leurs portes. Enfin, ultimement, la ville se vit aussi à travers la mémoire, dans des lieux fréquentés durant la vie active que la familiarité de la maison et du quartier aide à se remémorer. En ce sens, le déménagement dans une résidence avec services à proximité de l'ancienne maison permet à l'aîné de se maintenir dans un environnement urbain familial. À la limite, la vue par la fenêtre

agit comme un lien avec un milieu de vie valorisé et valorisant et favorise l'activation de la mémoire. Cela dit, un tel déménagement transforme radicalement l'expérience du chez-soi qui se situe à des lieux du modèle résidentiel de la banlieue. Il permet toutefois la reprise de certaines activités à travers les services offerts par l'établissement, ce qui n'est pas le cas pour les répondants confinés dans leur maison : sorties à la bibliothèque, au cinéma, à l'église ou au restaurant à même le complexe d'habitation. Voisiner, visiter, rencontrer redeviennent possibles, les corridors intérieurs et les lieux étant adaptés à la mobilité réduite (canne, marchette, chaise roulante). Peut-on parler ici d'une expérience urbaine? D'une certaine manière, peut-être, mais elle demeure associée au statut de «vieux», de personne non autonome.

L'expérience de la ville par procuration souligne aussi la nécessité de développer les services à domicile, qu'il s'agisse de services municipaux, de l'achat ou de la livraison de marchandises, d'aide domestique ou de soutien à la personne, notamment pour les aînés dont les ressources sociales et économiques sont limitées. La réflexion est à poursuivre sur le statut à favoriser pour de tels services (privés, conventionnés, publics) afin d'en assurer l'accessibilité financière. L'assouplissement des règlements de zonage dictant les usages exclusivement résidentiels dans plusieurs secteurs est aussi essentiel à leur implantation au sein des quartiers (coopératives de services à domicile, points de chute pour les intervenants mobiles de la santé, centres de jour ou de répit, résidences avec services, etc.). Les nouvelles technologies de l'information et des communications constituent une autre piste permettant de briser l'isolement de l'aîné dans sa maison (télé-surveillance, courrier électronique, appels vidéo, etc.). L'initiation de la génération vieillissante des baby-boomers à ces technologies laisse présager d'un moins grand isolement social des prochaines générations d'aînés qui choisiront de vieillir en banlieue. Enfin, l'adaptation du logis qui permet de prolonger l'autonomie de la personne fragilisée dans son domicile devra être encouragée et mieux soutenue financièrement par les gouvernements (Vachon, Després & Lord, 2007).

Le discours et les comportements des banlieusards âgés que nous avons rencontrés témoignent à la fois d'un grand désir de stabilité et d'une importante capacité d'adaptation à leur milieu de vie. En déjouant leurs limitations physiques ou cognitives et en contournant certaines barrières territoriales, ils arrivent à se maintenir dans un environnement familier et à conserver le statut valorisant de propriétaire et, pour la majorité, d'automobiliste. Cette stabilité contribue directement au maintien de leur identité en tant que personne autonome et entretient une relation positive au «chez-soi», contrebalançant les obstacles fonctionnels de la vie quotidienne.

Le suivi de la mobilité sur un intervalle de six ans nous a permis de comprendre son évolution dans le cycle de la vieillesse où l'on retrouve d'abord plus de liberté et de temps appropriable au moment de la retraite, où plus tard, les pertes physiques et cognitives commencent à se faire sentir et nécessitent des ajustements dans le mode de vie, et enfin, la perte d'autonomie qui peut confiner au domicile. De manière générale, la conduite automobile ne semble pas compliquer le vieillissement en banlieue : dans une certaine mesure, elle le facilite. En effet, cette compétence devient un support à la mobilité corporelle qui va en décroissant et permet aux aînés de se sentir libres et autonomes. Les décideurs de la ville devront composer avec cette réalité qui perdurera dans les prochaines décennies avec le vieillissement des «boomers» dont la dépendance à l'automobile est encore plus grande.

Ainsi, l'expérience résidentielle offerte par la banlieue, qu'elle soit proche ou éloignée, demeure globalement positive, même lorsque des problèmes d'autonomie surviennent. Celle-ci passe néanmoins par l'adaptation incontournable des pratiques spatiales et sociales des banlieusards fragilisés, et un recours plus accentué aux ressources leur permettant d'obtenir du support. Leur expérience de la ville se transforme 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.

Si l'expérience de la ville des aînés est largement influencée par la morphologie urbaine ainsi que par l'accessibilité des commerces et services et la sécurité des déplacements, voire la proximité, elle devient plus dépendante des aidants et du soutien à domicile au

fur et à mesure que la perte d'autonomie se fait sentir, transformant le rapport à la ville, à l'automobile et à l'altérité. Ainsi, mieux connecter les pôles accessibles de la ville, faciliter et sécuriser les conditions de déplacements, encourager la mixité des fonctions urbaines au sein des quartiers résidentiels, et développer les services à domicile constituent un ensemble de pistes à concrétiser pour servir les modes de vie variés des aînés, des plus au moins autonomes, pour faire en sorte que la ville, si elle n'est pas physiquement pratiquée, demeure une réalité pour l'ensemble de ses résidents. Réfléchir à l'avenir des banlieues dans le contexte du vieillissement de la population nécessite ainsi de croiser gestion urbaine, gestion des transports et gestion des soins et des services aux aînés.

■

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AUGÉ M. & CHOMBART DE LAUWE P.H. (1994).** *Les hommes, leurs espaces et leurs aspirations: Hommage à Paul-Henry Chombart de Lauwe.* Paris, L'Harmattan.
- BENLAHRECH N., LERUET 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).
- DESPRÉS C. & LORD S. (2005).** *The meaning of home for elderly suburbanites, in Rowles G.D., Chaudhury H. (dirs) Coming home: International perspectives on place, time and identity in old age.* New-York, Springer: 317-340.
- DESPRÉS C. (1991)** *The Meaning of home: literature review and directions for future research and theoretical development.* *Journal of architectural and Planning Research* 8(2): 96-115.
- FELDMAN R. (1990).** *Settlement identity: Psychological bonds with home places in a mobile society, Environment and Behavior* 22(2): 183-209.
- FORTIN A. & DESPRÉS C. (2010).** *Vieillir en milieu urbain: le choix résidentiel des aînés. In J.P. Lévy, J.-Y. Authier et C. Bonvalet, (dirs) Élire domicile: la construction sociale des choix résidentiels.* Presses Universitaires de Lyon, France.
- FORTIN A. & DESPRÉS C. (2008).** *Le juste milieu: représentations de l'espace des résidents du périurbain de l'agglomération de Québec, Cahiers de géographie du Québec* 52(146): 153-174.
- FORTIN A., DESPRÉS C. & VACHON G. (2011).** *La banlieue s'étale, Québec, Nota bene (sous presse).*
- FORTIN A., DESPRÉS C. & VACHON G. (2002).** *La banlieue revisitée, Québec, Nota bene, 302 p.*
- FORTIN A., VILLENEUVE M.H. & RIOUX M. (2008)** *Jamais sans ma voiture? Les banlieusards des franges de Québec, Recherches sociographiques* 49 (3): 447-473.
- HAYWARD D.G. (1977).** *Psychological concepts of « home », HUD Challenge, February 1977:10-13.*

- HUNT M.E. & GUNTER-HUNT G. (1986).** *Naturally Occurring Retirement Communities, Journal of Housing for the Elderly* 3(3/4) : 3-22.
- LAWTON M.P. (1998).** *Environment and aging: Theory revisited. In R.J. Scheidt et P.G. Windley (dirs) Environment and aging theory: A focus on housing. London, Greenwood Press (1-31).*
- LAWTON M.P. (1986).** *Environment and Aging. Albany, Center for the Study of Aging.*
- LORD S. (2009).** *Étude longitudinale de la mobilité quotidienne et de ses rapports avec les choix résidentiels: l'expérience d'un groupe d'aînés vieillissant en banlieue pavillonnaire. Thèse de doctorat, Québec, Université Laval, 261 p.*
- LORD S. (2004).** *Les aînés face à leur avenir résidentiel: le cas de résidents de banlieues de Québec. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval.*
- LORD S., DESPRÉS C. & RAMADIER T. (2010).** *When mobility makes sense: A qualitative and longitudinal study of the daily mobility of the elderly, Journal of Environmental psychology* 18(3): 307-319.
- LORD S., JOERIN F. & THÉRIAULT M. (2009A).** *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., JOERIN F. & THÉRIAULT M. (2009B).** *La mobilité quotidienne des banlieusards vieillissants et âgés: déplacements, aspirations et significations de la mobilité. The Canadian Geographer / Le Géographe canadien* 53(3) : 357-375.
- 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* 20(4) : 103-121.
- MORIN D. & FORTIN A. (2008).** *Comment la Vieille Capitale est-elle devenue vieillissante? Cahiers québécois de démographie* 37 (1) : 97-130.
- PINSON D. & THOMANN S. (2001).** *La maison en ses territoires: de la villa à la ville diffuse. Paris, L'Harmattan.*
- PROCHANSKY H., FABIAN A.K. & KAMINOFF R. (1983).** *Place-identity: physical world socialization of the self, Journal of Environmental Psychology* 3: 57-83.
- RAPOPORT A. (1982).** *The meaning of the built environment. Beverly Hills, CA: Sage.*
- ROSENBLOOM S. (2010).** *How adult children in the UK and the US view the driving cessation of their parents: Is a policy window opening? Journal of Transport Geography* 18(5) : 634-641.
- SERFATY P. (1985).** *Experience and use of dwelling. In I. Altman & C.W. Werner (Eds) Home Environments. New York, Plenum.*
- VACHON G., DESPRÉS C. & LORD S. (2007).** *Mieux vivre chez soi: L'adaptation du logis. Guide pour usagers aînés, élaboré dans le cadre du projet « L'adaptation des bungalows pour les soins à domicile des personnes âgées » et soumis à la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). Québec, École d'architecture, Université Laval.*