

SÉBASTIEN LORD

**ÉTUDE LONGITUDINALE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET
DE SES RAPPORTS AVEC LES CHOIX RÉSIDENTIELS**
**L'expérience d'un groupe d'ânés vieillissant en banlieue
pavillonnaire**

Thèse présentée
à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval
dans le cadre du programme de doctorat en aménagement du territoire et développement régional
pour l'obtention du grade de Philosophæ Doctor (Ph.D.)

ÉCOLE SUPÉRIEURE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE DÉVELOPPEMENT
RÉGIONAL
FACULTÉ D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DES ARTS VISUELS
UNIVERSITÉ LAVAL
QUÉBEC

2009

Résumé

Cette thèse s'intéresse à l'évolution de la mobilité des personnes âgées, objet de recherche qu'elle structure dans une perspective plus large de la transformation de l'expérience résidentielle de l'aîné. Supportée par un cadre conceptuel interdisciplinaire, une étude longitudinale (1999-2006) analyse les transformations des pratiques et des représentations socio-spatiales du territoire d'un groupe d'aînés (n=102). Âgées de 61 à 89 ans, ces personnes résident dans des banlieues pavillonnaires vieillissantes de l'agglomération de Québec au Canada. La mobilité de l'aîné est étudiée dans ses dimensions objectives, subjectives et temporelles. Un cadre opératoire structuré en quatre articles de recherche croise des méthodes qualitatives et quantitatives articulées avec des techniques d'analyse spatiales. Dans l'évolution des déplacements sur le territoire de ces personnes âgées aspirant à demeurer le plus longtemps possible en banlieue, l'âge ne se révèle pas être un déterminant de leur mobilité quotidienne. Différentes pratiques spatiales sont observées, lesquelles renvoient à des rapports distincts à l'automobile, à la ville et à vieillesse. Pendant que, globalement, ces banlieusards âgés ont su adapter leur mobilité à l'évolution de leurs quartiers, les individus aux modes de vie les moins mobiles ont adapté plus facilement et naturellement leurs pratiques spatiales que ceux davantage mobiles. Vieillir en banlieue et adapter sa mobilité jusqu'à l'épuisement des ressources dirigent l'aîné vers une transformation radicale de l'expérience de la ville. L'attachement au mode de vie banlieusard est au cœur d'un processus complexe d'adaptation, autant de transformations qui contribuent à l'émergence de nouvelles pratiques et représentations, mais aussi à la conservation d'un statut de personne autonome.

Abstract

This thesis examines the evolution of the elderly mobility, a research object which is structured in the broader perspective of the transformations of the elderly residential experience. Supported by an interdisciplinary conceptual framework, a longitudinal study (1999-2006) analyzes the changes in both socio-spatial uses and representations of the territory for a group of seniors (n = 102). These elderly suburbanites are aged from 61 to 89 years and they are living in Greater Quebec aging suburbs, in Canada. The elderly daily mobility is studied in its objective, subjective, and temporal dimensions. A methodological framework articulated in four research papers crosses both qualitative and quantitative methods which are articulated with spatial analysis. Those aged suburbanites aspire to grow old in suburbs for as long as possible. In the elders' territorial mobility evolution, age does not prove to be a determinant of their mobility. Different spatial uses are observed, which refer to multiple individual relations to the automobile, the city, and the ageing process. While these elderly suburbanites have been able to adapt their mobility to their changing neighbourhoods, those who had a less mobile lifestyle have adapted more easily and naturally their spatial uses than those more mobile. Aging in suburbs and adapting one's mobility until the last available resources lead the elder to a radical transformation of its experience of the city. The attachment to "suburbanite lifestyle" is at the basis of a complex adaptation process, such transformations that contribute to the emergence of new uses and representations, but also contribute to maintain the status of an autonomous person.

Avant-propos

Réaliser une thèse de doctorat est un grand défi qui exige temps et énergie. Un tel projet est impossible sans des soutiens financiers substantiels, bien évidemment, mais il nécessite aussi plusieurs autres formes de supports, qu'ils soient académiques, professionnels ou tout simplement humains. À bien des égards, ce sont ces derniers qui m'ont été les plus précieux pour mener mon travail jusqu'à la fin.

Ma directrice de thèse, madame Carole Després, a été une personne essentielle dans ce projet. Elle a été présente du début de mon aventure aux études supérieures à la maîtrise jusqu'à la dernière minute de la rédaction de cette thèse. Elle aura ainsi contribué à mon succès de bien des façons. Tout près de cette dernière, il y a également madame Denise Piché, ma professeure d'introduction à la recherche, ainsi que mesdames Andrée Fortin et Geneviève Vachon, ces deux dernières, en plus de ma directrice, étant à l'origine du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa). Avec madame Després, ces professeures ont su me convaincre de m'investir dans la recherche, et ensuite de réaliser ce grand projet. De près ou de loin selon le moment, elles se sont informées, m'ont conseillé et m'ont encouragé à cheminer dans mon parcours. Je tiens également à remercier sur un même niveau le codirecteur de ma thèse, monsieur Florent Joerin. Il a su judicieusement me conseiller et me diriger dans mon projet. Avec une grande générosité, il m'a apporté un appui essentiel, notamment en alimentant de manière fondamentale plusieurs de mes réflexions.

En fin de parcours, je constate que l'aventure de la thèse se rapproche davantage d'un travail d'équipe que du projet d'une seule personne. C'est ainsi que mon doctorat, de par son ampleur en termes de temps, m'a amené à prendre plusieurs directions, à m'égarer quelques semaines... mais également à établir des collaborations professionnelles et à nouer des amitiés.

Ainsi, j'ai rencontré une foule de personnes qui, par leur présence et leurs interventions, ont supporté, d'une manière ou d'une autre, l'avancement de mon projet. Premièrement, il y a les membres de mon comité de thèse. Ils ont contribué à l'avancement de mes travaux par leurs discussions critiques ainsi que par leurs conseils éclairés dès le début de l'élaboration de mon projet de recherche. Il s'agit de mesdames Carole Després et Aline Vézina ainsi que messieurs Florent Joerin et Daniel Pinson. Je mentionne également ici monsieur Vincent Kaufmann qui a généreusement accepté d'être l'évaluateur externe de ma

thèse. Avec ces personnes, je tiens également à remercier monsieur Marius Thériault, qui, par ses commentaires, son expérience et sa générosité, a contribué à élargir la portée de mon projet et de mes travaux en général. Deuxièmement, il y a messieurs Thierry Ramadier et Daniel Pinson. Dans le cadre de deux stages doctoraux, l'un au *Laboratoire image et ville* (Université Louis-Pasteur à Strasbourg), l'autre au *Centre interdisciplinaire de recherche sur les territoires et leur aménagement* (CIRTA) (Université d'Aix-Marseille III à Aix-en-Provence), ces chercheurs m'ont accueilli dans leurs réseaux et m'ont permis d'avancer dans mon projet académique. Je tiens à les remercier ainsi que leurs organismes respectifs. Troisièmement, il y a mesdames Nabila Bachiri et Cécile Lacombe, la première doctorante et la deuxième diplômée il y a tout juste quelques années. Le cheminement de mon doctorat a été l'occasion de plusieurs échanges avec celles-ci. Ces discussions stimulantes entre collègues, pratiquement au jour le jour, du temps où nous étions tous dans les locaux de l'École d'architecture, ont été pour moi une source à la fois de réflexion et d'énergie. Je remercie donc spécialement ces anciennes camarades de bureau et confidentes. Je remercie également tous mes anciens collègues du GIRBa qui m'ont aidé par leur présence et les discussions en réunion ou lors des lunchs du midi (David, Daniel, et les autres qui se reconnaissent). Je tiens finalement à saluer mes nouveaux collègues de l'équipe GEODE du CEPS / INSTEAD qui auront su me donner les derniers encouragements.

Je tiens à remercier chaleureusement les personnes qui ont participé à ma recherche, pour leur ouverture, leur générosité et leur intérêt, d'une part, à faire avancer les connaissances sur la situation résidentielle des personnes âgées au Québec et, d'autre part, à me permettre en tant qu'étudiant de réaliser un projet de recherche d'une telle ampleur. Leur temps si généreusement donné lors des entrevues, parfois pendant plus de deux heures, a été d'une valeur scientifique et humaine inestimable.

Dans ce projet, et mon cheminement académique et professionnel en général, mes parents sont d'un grand support. Mes succès s'expliquent en grande partie par leur soutien et surtout leurs encouragements. J'ai aussi une douce pensée pour Caroline et notre petit Damien, celle-ci arrivée tout près de moi au beau milieu de ce projet, et celui-ci juste à temps pour les corrections finales... Caroline a su m'encourager, me lire, me relire, me questionner et me relire. De manière inattendue, elle aura pris part de bien des façons à la finalisation de ma thèse. De manière inespérée, ce projet nous aura amenés à nous réinventer de l'autre côté de l'Atlantique, au Grand Duché de Luxembourg.

Enfin, plusieurs bourses et contrats de travail de recherche m'ont permis de mener à termes ce projet. Je tiens à remercier le Fond québécois de recherche sur la société et la culture (FQRSC) (bourse doctorale, 2003-2006), le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSH), la Chaire de recherche du Canada en aide à la décision territoriale, le Réseau de formation interdisciplinaire en recherche sur la santé et le vieillissement (FORMSAV) des Instituts de recherche en santé du Canada (IRSC) (bourse, 2004-2005), l'Association Canadienne de Gérontologie / Canadian Association (prix Donald-Menzie, 2005-2006) ainsi que le Fonds de soutien au doctorat en ATDR de l'École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional de l'Université Laval.

Table des matières

Résumé	i
Abstract	ii
Avant-propos	iv
Liste des tableaux.....	xi
Liste des figures et des cartes	xii
Introduction.....	1
Références	6
Chapitre 1	
1.1. Concepts, théories et débats	11
1.1.1. Vieillesse et environnement	11
1.1.2. Vieillesse et société	13
1.1.3. Vieillesse et déprise	15
1.1.4. Vieillesse et mobilité.....	16
1.1.5. Vieillesse et expérience résidentielle.....	21
1.2. Synthèse et objectifs de recherche.....	24
1.3. Modèle conceptuel d'adaptation de la mobilité dans la vieillesse	25
1.3.1. Structure et composantes du modèle.....	25
1.3.2. Dynamique du modèle	27
Références	29
Chapitre 2	
2.1. Approche méthodologique.....	39
2.2. Cadre opératoire.....	46
2.2.1. Données disponibles et milieu d'étude	46
2.2.2. Procédure de recherche.....	48
2.3. Éthique de la recherche.....	54
Références	57
Chapitre 3	
3. Vieillir en banlieue pavillonnaire : Entre choix et contraintes	61

3.1. Introduction	62
3.2. Expérience résidentielle, au-delà d'aspects fonctionnels	63
3.3. Des banlieusards face à leur avenir résidentiel.....	65
3.4. Conclusion	74
Références	77
Chapitre 4	
4. La mobilité des banlieusards vieillissants et âgés : Déplacements, aspirations et significations	80
4.1. Vieillesse en banlieue, un problème de mobilité?.....	82
4.2. Du déplacement à la motilité.....	82
4.3. Stratégie de recherche.....	87
4.4. Résultats	92
4.5. Discussion : Un capital de mobilité qui assure la stabilité résidentielle	103
4.6. Conclusion, de la nécessité de soutenir la mobilité des aînés	106
Références	108
Chapitre 5	
5. Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : Un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards vieillissant à domicile	112
5.1. Introduction	114
5.2. Aspirations résidentielles et pratiques de mobilité en question	115
5.3. Stratégie de recherche.....	120
5.4. Résultats	125
5.5. Discussion.....	136
5.6. Conclusion	138
Références	140
Chapitre 6	
6. Quand la mobilité prend un sens : Une perspective qualitative et longitudinale de la mobilité quotidienne d'aînés vieillissant en banlieue pavillonnaire de l'agglomération de Québec	146
6.1. Introduction	148
6.2. La mobilité dans la vie quotidienne des aînés.....	148
6.3. Cadre conceptuel.....	151
6.4. Cadre méthodologique.....	154

6.5. Résultats	156
6.6. Discussion.....	166
6.7. Conclusion	169
Références	171
Chapitre 7	
7. Conclusion.....	176
7.1. Démarche de la thèse	176
7.2. Principaux résultats de la recherche	178
7.3. Lâcher prise sur le territoire, entre le possible et l'impossible	179
7.4. Aspirer à la stabilité résidentielle, pour une improbable continuité.....	182
7.5. Demeurer en banlieue, pour rester banlieusards	183
7.6. Retour sur le cadre conceptuel	185
7.7. Retour sur le cadre opératoire	186
7.8. Penser le territoire pour plusieurs mobilités, les défis des aménageurs.....	188
Références	190
Annexes.....	194
Annexe I – Lettre de présentation du projet de recherche	194
Annexe II – Questionnaire postal.....	197
Annexe III – Formulaire de consentement	212
Annexe IV – Questionnaire no1	215
Annexe V – Questionnaire no2.....	228
Annexe VI – Carnet de bord	239

Liste des tableaux

2.1. Approches méthodologiques : éléments de définition.....	41
2.2. Avantages/désavantages des approches quantitatives et qualitatives.....	42
4.1. Mesures de dispersion spatiale des pratiques de mobilité par groupes d'âge.....	94
4.2. Saturations entre les variables et les deux composantes de l'ACP.....	95
4.3. Typologie de mobilité de 1999.....	96
4.4. Synthèse des analyses qualitatives et quantitatives de la mobilité du groupe de banlieusards.....	100
5.1. Typologie de mobilité de 1999.....	123
5.2. Mesures de dispersion spatiale des pratiques de mobilité par groupes d'âge pour 2006.....	128
5.3. Résultat d'analyse exploratoire en composantes principales en 2006.....	130
5.4. Distributions des répondants selon les typologies de 1999 et de 2006.....	132

Liste des figures et des cartes

1.1. Modèle conceptuel de l'adaptation de la mobilité.....	26
2.1. Opérationnalisation de l'approche longitudinale à l'étude de la mobilité.....	49
3.1. Aspirations résidentielles des banlieusards rencontrés selon les trois groupes d'âge.....	66
3.2. Préférences résidentielles des aînés de banlieue.....	69
4.4. Exemples représentatifs des types de mobilité.....	97
5.1. Exemple d'une augmentation importante de la mobilité sur le territoire.....	133
5.2. Exemple d'une augmentation limitée de la mobilité sur le territoire.....	134
5.3. Exemple d'une diminution importante de la mobilité sur le territoire.....	135
5.4. Exemple d'une diminution limitée de la mobilité sur le territoire.....	136

« Qui a fait l'expérience de penser dans un autre domaine l'emporte toujours
sur celui qui ne pense pas du tout ou très peu. »

- *Albert Einstein, Comment je vois le monde*

Introduction

Parler du vieillissement des individus et des populations occidentales est aujourd'hui presque banal, tellement ce changement profond des collectivités s'observe pratiquement dans toutes les facettes du quotidien. Si le bouleversement de la pyramide des âges suscite au Canada de nombreuses inquiétudes collectives qui nécessitent d'être débattues, comme la dépendance sociale des aînés et l'isolement des individus socio-économiquement vulnérables (Keating & Hopper-Cook, 2001), plusieurs problématiques restent encore à être explorées, humainement et scientifiquement. Parmi ces dernières, il y a la mobilité des personnes âgées.

La mobilité dans la vieillesse est encore mal comprise autrement qu'en termes de déplacements (Rosenbloom, 2003). Elle se révèle toutefois un enjeu de connaissance multidisciplinaire qui dépasse largement ce concept associé au mouvement des individus d'un lieu à un autre. Si elle implique naturellement les disciplines liées aux transports, la mobilité des aînés interpelle plusieurs des champs de recherche sur le vieillissement, notamment la gérontologie sociale et environnementale, le service social, mais également des sphères plus médicalisées que sont la kinésithérapie et la gériatrie (Finn & Stern, 2003 ; Mann, 2006 ; Schaie & Pietrucha, 2000 ; Shunway-Cook, 2002, 2003).

Dans ce contexte inter et multi disciplinaire, cette thèse menée au Québec (Canada) s'intéresse spécifiquement à la mobilité des banlieusards aînés sur le territoire géographique de l'agglomération urbaine. Premièrement, elle porte sur leur *mobilité quotidienne* (Orfeuill, 2005) – les déplacements d'un individu sur un territoire géographique habituel. Deuxièmement, elle s'intéresse à leur *mobilité résidentielle* (Amiot & Merlin, 2005 : 543) – le déménagement d'un ménage qui a pour objet de modifier le lieu de résidence, le statut d'occupation, le type d'habitation, la taille du logement ou plusieurs de ces caractéristiques.

Si l'image de la personne âgée pauvre, en mauvaise santé, isolée socialement et peu mobile au quotidien correspond à une réalité à ne pas omettre, elle ne concorde pas avec la situation d'une majorité de québécois âgés (Milette, 1999 ; Roy, 1998 ; Ulysse, 1997). Le fait que tous les individus ne soient pas égaux face au vieillissement (Caradec, 2001 ; Hooyman & Kiyak, 2002 ; Infeld, 2002 ; Quadagno, 2002) pose par ailleurs plusieurs enjeux, particulièrement en ce qui a trait au maintien de leur mobilité

quotidienne sur le territoire (Schaie, 2003). En ce sens, la présence de sous-groupes, comme celui du quatrième âge constitué principalement de femmes, fait augmenter le nombre d'individus fragilisés présents dans la collectivité (Dupuis *et al.*, 2007). Les grandes inégalités selon l'âge, le genre et le revenu (Conseil des aînés du Québec, 2001), objets d'enjeux socio-sanitaires, sont autant de préoccupations lorsqu'il est question de mobilité, car ces inégalités sont exacerbées en présence de problèmes d'accès aux transports (Waldorf, 2003). Qui plus est, si les aînés d'aujourd'hui trouvent une grande part de soutien chez leur descendance (Roy, 1998 ; Roy *et al.*, 1996), y compris pour leurs déplacements, cela ne sera pas nécessairement le cas pour ceux de demain qui ont eu moins d'enfants. La faible natalité chez les baby-boomers, conjuguée à une espérance de vie toujours plus longue, s'ajoute ainsi aux préoccupations actuelles.

C'est dans ce contexte que les banlieues pavillonnaires construites et édifiées de manière généralisée avec la croissance économique de l'après Deuxième guerre en Amérique du Nord et en Australie (Fortin *et al.*, 2002), principalement entre 1950 et 1970, vieillissent de manière marquée. À l'échelle du Canada, ces milieux pavillonnaires de faible densité où domine le *bungalow* représentent environ 30 % du parc résidentiel (Miron, 1998). Tout comme aux États-Unis, ces banlieues québécoises méritent que l'on s'y attarde, d'une part, compte-tenu du nombre imposant d'aînés qui y résident (Puentes & Warren, 2006) et, d'autre part, parce que leurs infrastructures sont ou seront à rénover. Pour des agglomérations comme celle de la Ville de Québec, c'est dorénavant en banlieue que vieillissent la majorité des personnes âgées (Morin *et al.*, 2002 ; Morin & Fortin, sous presse).

Structurées par et pour l'automobile, ces « *suburbs* » ou banlieue de pavillons unifamiliaux ont été développées autour du *mode de vie banlieusard*, ce qui sous-entend propriété foncière, famille nucléaire, mobilité individuelle et autonomie domestique (Hayden, 1984). Les banlieues obligent l'utilisation de la voiture pour la quasi-totalité des déplacements quotidiens de ses résidents. L'offre en transport collectif y est déficiente, bien qu'elle se soit considérablement améliorée depuis leur édification. Le zonage d'origine, encore en vigueur aujourd'hui, cristallise la majorité des quartiers pavillonnaires en des milieux de faible densité et exclusivement résidentiels (Leinwand *et al.*, 1999). Cela limite l'implantation économiquement rentable d'une desserte efficace en transport en commun et de services de proximité. Les équipements collectifs, pensés à l'origine pour des familles avec de jeunes enfants, servent de moins en moins les besoins de la population vieillissante. Les déplacements à pied et les conditions d'attente du transport

public sont aussi peu adaptés aux besoins d'une personne fragilisée dans son autonomie corporelle. Se déplacer dans ces milieux de vie suburbains souvent qualifiés d'hostiles au vieillissement, en les opposant aux quartiers dits « urbains » (Lévy, 2006 ; Lord, 2004), est ainsi synonyme d'*auto-mobilité* – l'*auto-mobilité* réfère à l'usage généralisé de l'automobile comme moyen de déplacement.

Si, comme on l'observe en grande majorité (AARP, 2000 ; Després & Lord, 2002 ; Grove & Wilson, 1992 ; Lord, 2004), les banlieusards âgés entendent vieillir à domicile dans ces milieux marqués par la dépendance à l'automobile (Dupuy, 1999), cette stabilité résidentielle nécessitera, on peut en faire l'hypothèse, le maintien ou même l'acquisition d'un minimum de compétences pour se déplacer sur un territoire étalé, ne serait-ce que pour rejoindre les commerces d'utilité quotidienne. Or, en vieillissant, l'accès à l'automobile sera appelé à diminuer en raison de limitations d'autonomie individuelle et, pour plusieurs, de la perte inévitable du permis de conduire.

Si l'on sait que la décision de déménager est issue d'un processus long et complexe qui n'est pas nécessairement déterminé par le niveau d'autonomie (De Jong *et al.*, 1995 ; Krout *et al.*, 2003 ; Longino, 2002 ; Rioux, 2005), que sait-on de la mobilité des aînés et de leurs modes de vie ? Par quels moyens de transport se déplacent-ils ? Quel est l'impact de la perte d'autonomie sur les pratiques du territoire par les banlieusards ? Que signifie pour l'individu l'accès ou le non-accès à une voiture dans le grand âge ? Et de manière fondamentale, comment évoluent les aspirations résidentielles et la mobilité quotidienne au fil du vieillissement ?

Les habitudes de déplacement des personnes vieillissantes et âgées font l'objet de nombreuses études depuis le tournant des années 2000 (Finn & Stern, 2003 ; Schaie & Pietrucha, 2000 ; Wahl *et al.*, 2003). Elles montrent la grande mobilité des personnes âgées jusqu'à un âge relativement avancé (Whelan *et al.*, 2007 ; Alsnih & Henser, 2003). Le type de recherches dominant décrit et tente de prédire les patrons de mobilité des aînés ; la sécurité routière et le transport adapté sont au centre de leurs questions de recherche. Dans ce champ d'étude, les connaissances empiriques sur la mobilité dans la vieillesse demeurent fragmentées et principalement de nature quantitative parce qu'essentiellement centrées sur le concept de déplacement géographique, que ce dernier concerne la mobilité quotidienne ou résidentielle (Golledge & Stimson, 1997). L'évolution des patrons de déplacements dans le temps est également l'objet d'interrogations dans la recherche actuelle.

Cela dit, si l'analyse des liens étroits qu'entretiennent les déplacements des aînés avec leurs capacités motrices et sensorielles est incontournable (Fozard, 2000), l'étude de l'expérience et des significations de la mobilité est tout aussi essentielle pour comprendre la complexité du phénomène de mobilité sur le territoire à un âge avancé. Ces aspects ont cependant été peu documentés à ce jour.

Par conséquent, les savoirs actuels sur les déplacements dans un contexte de vieillissement gagneraient à être approfondis à partir d'approches longitudinales. Quant aux connaissances sur les dimensions expérientielles de la mobilité dans la vieillesse, elles sont non seulement à construire mais également à intégrer aux connaissances existantes sur l'évolution des déplacements des aînés. Une telle construction de savoirs sur la mobilité des personnes âgées représente un enjeu scientifique majeur, car elle répond à des questions stratégiques plus larges liées au vieillissement des populations (Keating & Hopper-Cook, 2001). Ces enjeux, auxquels sont confrontés les décideurs publics, impliquent des questions sociales, psychosociales, politiques, urbanistiques, économiques et éthiques pour l'aménagement durable du territoire allant ainsi au-delà des problématiques de transport (Moore & Rosenberg, 2001). En effet, la mobilité, outre sa transformation pendant le processus de vieillissement, est indicatrice de la capacité d'un individu à participer à la vie sociale et à poursuivre le développement ou la maîtrise de son identité sociale.

C'est dans cette triple perspective de production, d'approfondissement et de structuration des connaissances que cette thèse s'inscrit. Elle vise l'étude de la mobilité dans le processus de vieillissement individuel et social en portant une attention particulière à la relation aîné-milieu de vie. Au plan théorique, la thèse emprunte des concepts issus de la géographie urbaine, de la sociologie urbaine et de la gérontologie environnementale et sociale, et, de manière plus générale, du champ pluridisciplinaire des rapports personnes-milieus (Moser & Weiss, 2003). Son cadre conceptuel s'articule dans une approche longitudinale, mettant en perspective les rapports complexes qu'entretiennent, dans la vieillesse, mobilité quotidienne et mobilité résidentielle. Son apport original réside ainsi dans le croisement d'approches théorique sur la mobilité des aînés et son évolution temporelle. En conséquence, au plan méthodologique, l'individu vieillissant est étudié à son domicile et dans ses mouvements sur le territoire (déplacements, déménagements) selon diverses temporalités (quotidienne et cycle de la vie). Une telle approche de la mobilité vise à dépasser le stade de la description pour investir celui de la compréhension en s'intéressant à des logiques objectives et subjectives qui entraînent ou non l'individu à se mouvoir sur le territoire.

La thèse est présentée en sept chapitres. Le premier expose les concepts et les théories liés à la recherche sur la mobilité des aînés. Il les situe dans les débats scientifiques actuels et les articule en un cadre conceptuel. Le deuxième chapitre positionne la recherche par rapport aux approches qualitative et quantitative de la mobilité en opérationnalisant le cadre conceptuel et en décrivant le milieu d'étude ainsi que les données utilisées pour la recherche. Les quatre chapitres qui suivent présentent les résultats de la démarche empirique menée auprès d'un groupe de 102 banlieusards âgés enquêtés à deux reprises, soit en 1999 et en 2006. Plus précisément, il s'agit de quatre articles, dont l'un a été retenu dans le cadre d'un ouvrage collectif, deux autres ont été soumis et acceptés pour publication dans deux revues scientifiques francophones avec comité de lecture et le dernier est en cours de traduction en vue de la soumission à une revue similaire anglophone. Le premier article examine les aspirations et les préférences résidentielles du groupe d'aînés rencontré en 1999 (n=102) ainsi que les significations associées à leur logis et à leur quartier. Le deuxième article analyse la mobilité quotidienne de ce même groupe de répondants, toujours en 1999, en proposant une typologie de mobilité basée sur leurs fréquentations de la ville et de ses territoires. Les rapports qu'entretiennent chacun des types de mobilité avec la voiture et la ville y sont discutés de manière qualitative. Le troisième article compare les déplacements des répondants en 1999 (n=102) et en 2006 (n=57), années des deux entretiens, exposant l'évolution des pratiques territoriales au fil du vieillissement. Le dernier article examine l'expérience et les significations de la mobilité pour un sous-groupe de répondants (n=22) ayant vu leur mobilité quotidienne se transformer considérablement entre 1999 et 2006. Enfin, le dernier chapitre recadre les résultats dans le contexte scientifique actuel et discute de manière plus générale de la portée scientifique de la thèse ainsi que des perspectives de recherche qu'elle ouvre.

Références

- Alsnih R & Hensher DA (2003) The Mobility and Accessibility Expectations of Seniors in an Aging Population. *Transportation Research Part A* 37 : 903-916.
- American Association of Retired Persons (AARP) (2000) *Fixing to stay - A National Survey of Housing and Home Modifications Issues*. Washington, American Association of Retired Persons.
- Amiot M & Merlin P (2005) Mobilité résidentielle, In *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, P Merlin & F Choay (dirs). Paris, Presses universitaires de France (543).
- Caradec V (2001) *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*. Paris, Nathan.
- Conseil des aînés du Québec (2001) *La réalité des aînés québécois*. Québec, Publications du Québec.
- De Jong G, Wilmoth J, Angel J & Cornwell G (1995) Motives and the geographical mobility of very old Americans. *The Journals of Gerontology* 50 : 395-404.
- Després C & Lord S (2002) Vieillir en banlieue. In *La banlieue revisitée*, Fortin A, Després C & Vachon G (dirs). Québec, Nota Bene (233-256).
- Dupuis J, Weiss DR & Wolfson C (2007) Gender and transportation access. *La revue canadienne du vieillissement* 26(2) : 149-158.
- Dupuy G (2006) *La dépendance automobile*. Paris, Economica.
- Feldman RM (1990) Settlement-identity, psychological bonds with home places in a mobile society. *Environment and Behavior* 22(2) : 183-229.
- Feldman RM (1996) Constancy and change in attachments to types of settlements. *Environment and Behavior* 28(4) : 419-445.
- Feldman RM (1997) Attachment to types of settlements in the United-States : Beyond satisfaction and preference models. In *Housing Surveys : Advances in Theory and Methods*, C. Després & Piché D. Québec, Université Laval (175-185).
- Finlayson M & Kaufert J (2002) Older women's community mobility : a qualitative exploration. *Canadian Journal on Aging* 21(1) : 75-84.
- Finn J & Sterns H (dirs) (2003) The Mobile Elder : Getting Around in Later Life. *Generations* 27(2).

- Föbker S & Grotz R (2006) Everyday mobility of elderly people in different urban settings : The example of the City of Bonn, Germany. *Urban Studies* 43(1) : 99-118.
- Fogel BS (1992) Psychological aspects of staying at home. *In Aging in place*, Callahan JJ (dir). New-York, Baywood Publishing Company (19-28).
- Fortin A, Després C & Vachon G (dirs) (2002) *La banlieue revisitée*. Québec, Nota bene.
- Fozard JL (2000) Sensory and Cognitive Changes with Age. *In Mobility and Transportation in the Elderly*, Schaie WK & Pietrucha (dirs). New-York, Springer (1-44).
- Frank J (2001) How Long Can I Stay? The Dilemma of Aging in Place in Assisted Living. *In Assisted Living, Sobering Realities*, Schwarz B (dir). New-York, The Haworth Press (5-30).
- Golledge RG & Stimson RJ (1997) *Spatial Behavior : A Geographic Perspective*. New-York, The Guilford Press.
- Groves MA & Wilson VF (1992) To move or not to move? Factors influencing the housing choice of elderly persons. *Journal of Housing for the Elderly*, 10(1/2) : 33-47.
- Hare PH (1992) Frail elders in the suburbs. *Journal of the American Society on Aging*, 1992 : 35-39.
- Hayden D (1984) *Redesigning the American Dream : The Future of Housing, Work, and Family Life*. New York, WW Norton.
- Hooyman R & Kiyak H (2002) *Social gerontology - A multidisciplinary perspective*. Boston, Allyn & Bacon.
- Infeld DL (2002) *Disciplinary approaches to aging. Sociology of aging*. New-York/London, Routledge.
- Keating N & Hopper-Cook L (2001) Current thinking in gerontology in Canada. *Aging and Society* 21 : 131-138.
- Krout J, Holmes H, Erickson M & Wolle S (2003) Residential Relocation. *In Residential Choices and Experiences of Older Adults Pathways to Life Quality*, Krout J & Wethington E (dirs). New-York, Springer (27-46).
- Leinwand S, Després C & Verret R (1999) *Le logement supplémentaire au cœur de la banlieue : Analyse des accommodements réglementaires actuels*. Québec, Société d'habitation du Québec & Université Laval.

- Lévy J (2006) Les espaces de l'âge et risque et l'historicité. *In Penser l'espace pour lire la vieillesse*, Brunel P, Attias-Donfut C, Morval J & Lévy J (dirs). Paris, Presses universitaires de France, pp 71-96.
- Longino C (2002) The geographical mobility of retirees : A views from the new millennium. *Contemporary Gerontology* 9(1) : 2-6.
- Lord S (2004) *Les aînés face à leur avenir résidentiel : le cas de résidents de banlieues de Québec*. Québec, Université Laval.
- Mann W (2006) *Community Mobility, Driving and Transportation Alternatives for Older Persons*. Binghampton, The Haworth Press.
- Manzo L (2005) For better or worse : Exploring multiple dimensions of place meaning. *Journal of Environmental Psychology* 25 : 67-86.
- Milette C (1999) *Bien vivre avec son âge : Revue de littérature sur la promotion de la santé des personnes âgées*. Québec, Ministère de la santé et des services sociaux Direction générale de la santé publique.
- Miron J (1998) View from the door : A GIS study of neighbourhood environment. *In Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, Grafmeyer Y & Danserau F (dirs). Lyon, Presses universitaires de Lyon (121-151).
- Moore EG & Rosenberg MW (2001) Canada's elderly population : the challenges of diversity. *Le géographe canadien / The Canadian Geographer* 45(1) : 145-150.
- Morin D & Fortin A (à paraître) Comment la Vieille Capitale est-elle devenue vieillissante ? *Cahiers québécois de démographie*.
- Morin D, Fortin A & C Després (2000) À des lieux du stéréotype banlieusard : Les banlieues de Québec construites dans les années 1950 et 1960. *Cahiers québécois de démographie* 29(2) : 335-356.
- Moser G & Weiss K (2003) *Espaces de vie : Aspects de la relation homme-environnement*. Paris, Armand Colin.
- Orfeuil, J-P (2002) Mobilité, *In Dictionnaire de l'habitat et du logement*, Ségaud M, Brun J & Driant J-C (dirs), Paris, Armand Colin (300-304).
- Puentes R & Warren D (2006) *One-fifth of America : A comprehensive guide to America's first suburbs*. Washington, The Brooking Institution 24 (consulté en 03-2009,

http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/reports/2006/02metropolitanpolicy_puentes/20060215_FirstSuburbs.pdf).

- Quadagno J (2002) *Aging and the life course*. Montréal, McGraw Hill.
- Rioux L (2005) The well-being of aging people living in their own home. *Journal of Environmental Psychology* 25 : 231-243.
- Rosenbloom S (2003) *The mobility needs of older Americans : Implications for transportation*. Washington, The Brooking Institution 19 (consulté en 03-2009, http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/reports/2003/07transportation_rosenbloom/20030807_Rosenbloom.pdf).
- Roy J (1998) *Les personnes âgées et les solidarités : La fin des mythes*. Québec, Éditions de l'IQRC.
- Roy J, Vézina A & Cliche A (1996) *Les aînés et les solidarités dans leur milieu l'envers du mythe : étude portant sur la solidarité horizontale des personnes âgées vivant à domicile et résidant dans le territoire du CLSC La Source*. Québec, Centre de recherche sur les services communautaires, Faculté des sciences sociales, Université Laval.
- Schaie WK & Pietrucha M (2000) *Mobility and Transportation in the Elderly*. New-York, Springer.
- Schaie WK (2003) Mobility for what? *In Aging Independently : Living Arrangements and Mobility*, Schaie WK, Wahl H-W, Mollenkopf H, & Oswald F, (dirs). New-York, Springer (18-27).
- Shunway-Cook A, Patla A, Stewart A, Ferrucci L, Ciol MA & Guralnik JM (2002) Environmental demands associated with community mobility in older adults with and without disabilities. *Physical Therapy* 82(7) : 670-681.
- Shunway-Cook A, Patla A, Stewart A, Ferrucci L, Ciol MA & Guralnik JM (2003) Environmental components of mobility disability in community-living older persons. *Journal of the American Geriatrics Society* 51(3) : 393-398.
- Twigger-Ross CL & Uzzell DL (1996) Place and identity process. *Journal of Environmental Psychology* 16 : 205-220.
- Ulysse PJ & Lesemann F (1997) *Le vieillissement des populations les trente dernières années en perspective : Revue de la littérature*. Ottawa, Santé Canada (Division du vieillissement et des aînés).

- Wahl H-W (2003) Research on living arrangements in old age for what? *In Aging Independently Living Arrangements and Mobility* W K Schaie, H-W Wahl, H Mollenkopf & F Oswald (dirs), Springer New-York (3-17).
- Waldorf B (2003) Automobile Reliance Among the Elderly Race and Spatial Contexts Effects. *Growth and Change* 34(2) 175-201
- Whelan M, Langford J Oxley J Koppel S & Charlton J (2006) *The elderly and mobility A review of de literature* Monash University Accident Research Center

Chapitre 1

1.1. Concepts, théories et débats

1.1.1. Vieillesse et environnement

Le vieillissement est habituellement abordé par les « complications » qu'il pose face à l'environnement dans lequel évolue l'aîné, principalement en référence à l'autonomie acquise au cours de la vie active. Cette approche renvoie directement aux concepts d'adaptation et de support. On ne peut aborder la question du vieillissement en lien avec l'environnement sans faire référence à la théorie de l'*environmental press* mise de l'avant par Lawton & Nahemow (1973) au début des années 70. Cette dernière propose un cadre théorique interdisciplinaire qui rend compte du fonctionnement des relations entre l'aîné et son milieu de vie sans toutefois viser une théorie du vieillir. Tirant ses origines des travaux de Lewin (1951) et des théories écologiques, l'approche conceptuelle de l'*environmental press* aborde l'environnement de l'aîné comme une source de stress. L'environnement est considéré sous trois principales dimensions : physique (aspects spatiaux, bâti ou non), sociétale (aspects collectifs liés au fonctionnement des sociétés) et sociale (aspects individuels et réseaux d'interrelations).¹ En résumé, la personne âgée, selon son niveau d'autonomie, trouvera confort, stimulation et des possibilités d'adaptation dans un environnement offrant un niveau de support correspondant à ses capacités, ces dernières étant cependant inévitablement appelées à diminuer (Lawton, 1986). Un environnement peu adapté à une personne en perte d'autonomie aura des impacts négatifs, notamment sur sa sécurité. En revanche, pour des individus autonomes, un environnement fournissant un niveau de support trop élevé sera considéré comme peu stimulant. Ce cadre théorique provenant des courants fonctionnalistes a été relativisé au fil des ans, avec le développement des connaissances sur la relation aîné-environnement² (Carp & Carp, 1984 ; Kahana, 1982 ; Lawton, 1986 ; 1998 ; Pastalan & Schwarz, 2001). Ainsi, l'environnement de l'aîné ne doit pas être considéré uniquement comme une source de stress, mais également un univers où l'acteur possède un rôle, celui de la mobilisation des ressources présentes dans son environnement (Lawton, 1998).

¹ Notons que la désignation des dimensions de l'environnement varie d'un auteur à l'autre, notamment l'articulation des dimensions sociale et sociétale. Elles sont abordées soit individuellement ou par l'entremise d'une dimension intermédiaire (Lawton, 1986 ; 1998). Cela dit, les trois dimensions citées sont fondamentales dans le modèle de l'*environmental press*.

² La thèse n'entre pas dans le débat sur les différences épistémologiques et théoriques entre une relation de type interaction ou de type transaction. Si la transaction est la seule à intégrer aîné et environnement, en ce sens qu'il y a échange, on note le retour de plusieurs chercheurs en gérontologie environnementale à la relation de type interaction, plus facile à opérationnaliser au niveau empirique.

Le champ de recherche de la gérontologie environnementale s'est constitué autour de l'*environmental press* (Lawton & Nahemow, 1973). Cette discipline s'intéresse à la qualification et à la quantification des dimensions associées à l'*équilibre* ou à la *congruence* (Carp, 1982 ; Kahana, 1982 ; Lawton, 1998 ; Cvitkovich & Wister, 2001) entre l'environnement résidentiel de l'individu âgé et ses besoins spécifiques (fatigue, limitations d'autonomie, problèmes de santé, pertes d'acuité sensorielle, etc.). Ainsi, dans cette perspective, meilleure est l'adéquation objective et subjective entre l'aîné et son environnement, meilleurs sont les possibilités d'adaptation de ce dernier (mobilisation des ressources) à son environnement (physique, sociétal et social).

L'approche de l'*environmental press* a été majoritairement utilisée dans le cadre d'études portant sur l'échelle architecturale, notamment pour la conception et l'adaptation d'espaces résidentiels destinés aux aînés, ainsi que dans le contexte d'études portant sur l'analyse des choix résidentiels des aînés (Schwarz, 2001 ; Wahl & Weisman, 2003). La gérontologie environnementale a également fait appel à cette approche pour des études à l'échelle urbaine, principalement pour analyser la satisfaction résidentielle des aînés et leur utilisation de différents commerces et services (Carp, 1979 ; Golant, 1984). Aucune étude portant spécifiquement sur la mobilité quotidienne de la personne âgée utilisant cette approche n'a toutefois été recensée, ces études se concentrant plutôt sur leur mobilité résidentielle.

Une limite du concept de l'*environmental press* réside dans le peu de considération de la dimension temporelle et évolutive des comportements (Kendig, 2003), pourtant centrale dans l'étude du vieillissement (Golant, 1998, 2003). De manière fondamentale, le concept de l'*environmental press* est confronté à la complexité évolutive de l'expérience environnementale de l'aîné qui, de manière opérationnelle, est étudiée disciplinairement. « *Research in environmental gerontology continues to reflect the tensions between its substantive origins in the architecture and planning professions and its theoretical impetus from psychology and geography* » (Kendig, 2003 : 613). Si les années 1970 et 1980 ont permis de mieux comprendre la relation aîné-environnement, et de produire des milieux résidentiels plus adaptés aux personnes âgées, les années 1990 ont permis de mieux saisir les choix résidentiels de ces dernières. Depuis le début des années 2000, la recherche en gérontologie environnementale semble se recentrer sur l'expérience de l'environnement résidentiel au sens large (Rubinstein & de Medeiros, 2005 ; Wahl & Weisman, 2003), dans une perspective renouvelée liant l'étude du quartier et la perspective géographique. La mobilité, qu'elle soit

quotidienne ou résidentielle, bien qu'elle origine du corps, est ainsi inévitablement interpellée. Cela dit, le concept de l'*environmental press* continue d'être confronté à un défi méthodologique de taille, soit celui de la grande variabilité des expériences individuelles et sociales de l'environnement résidentiel (Gitlin, 2003) ainsi que leur évolution dans le temps.

1.1.2. Vieillesse et société

D'autres approches du vieillissement ciblent les activités et les relations sociales des aînés. Selon Caradec (2001), l'industrialisation et la modernité, avec leurs impacts sur l'organisation et le fonctionnement des sociétés, notamment sur les structures des ménages et sur les solidarités intergénérationnelles, ont institutionnalisé la retraite et la vieillesse. Les individus se retrouvent ainsi libérés des activités dites socio-économiquement productives relativement jeunes, compte tenu de l'évolution de l'espérance de vie. « *En conséquence, la distinction entre « âgé » et « vieux » est de plus en plus nécessaire. Nos contemporains sont de plus en plus âgés et de moins en moins vieux.* » (Lévy, 2006 : 74) La retraite n'est donc plus la fin d'un parcours, mais plutôt le début d'un nouveau cycle de vie ou d'un mode de vie en structuration et entre autres influencé par les caractéristiques sociales, culturelles et spatiales d'un territoire (Harper & Laws, 1995). Plusieurs des maux sociaux de la vieillesse sont associés au fait que les retraités d'aujourd'hui ne possèdent pas d'espace social bien défini en termes de rôles et de pouvoirs (Wilson, 2001).

La multi-dimensionnalité du vieillissement a provoqué la multiplication des approches et des angles théoriques pour l'aborder. La gérontologie sociale a été capable de générer, et ce, relativement rapidement, beaucoup de connaissances et de données empiriques (Bengston *et al.*, 1997) ; une bonne partie d'entre-elles vise l'intervention et la production de politiques de soutien pour des segments vulnérables de la population âgée. Cette masse considérable de connaissances demeure toutefois fragmentée par domaine d'intervention et limitée à des dimensions particulières (Lawton, 1998 ; Schroots, 1996). Une multitude d'approches se côtoient, se complétant ou s'opposant, sans que beaucoup d'efforts ne soient consentis à leur intégration dans des modèles théoriques (Bengston *et al.*, 1997 ; Lynott & Birren, 1996 ; Wilson, 2001).³

³ Bengston *et al.* (1997) ont recensé en 1996 les articles portant sur le vieillissement dans huit revues scientifiques d'importance pour constater que moins d'un article sur cinq faisait référence à une théorie spécifique.

Cette difficulté d'intégrer les connaissances dans des modèles cohérents n'est pas étrangère au fait que le vieillissement et les rapports sociaux possèdent des dimensions dynamiques complexes (individuelles, collectives, temporelles, historiques et culturelles) (Auger & Tedford-Little, 2002). L'évolution des populations dans le temps, notamment les caractéristiques socio-économiques (type de ménages, revenus, âge de la retraite, etc.) sont des facteurs qui invalident plusieurs théories qui rendaient pourtant bien compte de la réalité d'une époque et d'un contexte social donné (Wilson, 2001). Quant à la mobilité géographique, au-delà de la mobilité corporelle, qu'elle soit quotidienne ou résidentielle, est peu investiguée dans les théories sociales du vieillissement (Walters & Wilder, 2003).

La recherche en gérontologie sociale s'intéresse surtout aux relations sociales des aînés et à leurs conséquences en termes de santé, de bien-être et de qualité de vie. Le plus souvent elles sont cependant basées sur le concept normatif de « vieillissement réussi », fondé sur des prémisses faisant primer les valeurs de l'autonomie et de l'indépendance face à l'entourage (Auger & Tedford-Little, 2002 ; Wilson, 2001), alors que l'on pourrait tout aussi bien leur opposer échange ou soutien intergénérationnel (Lauzon, 1980). En outre, l'environnement physique est très peu abordé autrement qu'en référence à l'approche conceptuelle de l'*environmental press* (Kendig, 2003 ; Wahl & Weisman, 2003).⁴ Les travaux sous l'angle de Lawton discutent essentiellement de la fourniture de services et de soins dans un cadre architectural adapté, de manière à fournir aux aînés et à leurs aidants une expérience résidentielle positive, notamment en référence à leur satisfaction résidentielle et à leur insertion sociale. En conséquence, en gérontologie sociale, il n'y a pas de conceptualisation rigoureuse du cadre spatial au-delà de la mobilité corporelle et du logement. Or, le quotidien des personnes âgées implique des pratiques socio-spatiales, des aînés eux-mêmes ou de leurs aidants, dans un cadre spatial dépassant les limites du logement. C'est bien dans l'espace du quartier et de la ville que s'observent les rapports sociaux et que se construit le monde social des aînés tout comme celui du reste de la population (Giddens, 1984).

⁴ Par exemple, aucun chapitre ne discute de la dimension spatiale dans l'ouvrage classique *Handbook of Theories of Aging* de Bengston & Schaie (1999).

1.1.3. Vieillesse et déprise

Les théories sociales du vieillissement (Bengtson & Schaie, 1999)⁵ s'articulent, globalement, autour des notions de retrait et de rôle. Elles ont été développées de manière plus spécifique en lien avec le concept de *désengagement* (Cumming & Henry, 1961). Ce concept est, selon ses auteurs, un processus inévitable par lequel les liens entre l'individu vieillissant et la société s'affaiblissent jusqu'à leur rupture.⁶ Si la notion de retrait n'est pas remise en question de manière fondamentale, plusieurs auteurs, sur la base de leurs travaux empiriques, nuancent le désengagement, particulièrement ses modalités, son inéluctabilité et son universalité. En opposition, la théorie de l'activité postule la réorientation du quotidien de l'aîné vers des activités choisies selon la réalité que pose son vieillissement individuel et social. Ces deux modèles suscitent encore des intérêts théoriques et empiriques (Auger & Tedford-Little, 2002 ; Clément *et al.*, 2000, 1995 ; Morval, 2006) ; ils s'avèrent particulièrement féconds pour appréhender les dimensions spatiales de la mobilité des aînés.

Clément (2003) et Clément *et al.* (1995, 1998, 1999) ont investigué les relations aîné-société, notamment les thèmes du vieillissement et de l'urbanité dans les significations qui leur sont associées. Leurs recherches permettent d'enrichir et de nuancer les modèles désengagement / activité en y associant le concept de *déprise*. La *déprise* correspond au réaménagement par l'aîné de sa vie du quotidien par l'adaptation de ses activités habituelles ou l'adoption de nouvelles activités à la suite de l'évolution de son niveau d'autonomie. Si l'abandon de certaines activités est une réalité inévitable, les auteurs ont également observé une substitution et un investissement de nouvelles sphères d'occupations, ce qu'ils désignent comme des *reprises* et des nouvelles *emprises*. De manière fondamentale, un tel réaménagement du quotidien ne se réalise pas nécessairement par la seule réduction des sphères d'activités.

Le concept de *déprise* illustre la complexité du rapport de l'aîné aux dimensions physiques et sociales de son environnement, tant de manière objective que subjective. Il aborde le vieillissement et le rapport à

⁵ Plusieurs théories sur le vieillissement coexistent. Bengtson *et al.* (1997) les résument de manière exemplaires en les organisant selon l'époque et les courants de pensées d'où elles tirent leurs origines intellectuelles ainsi que selon trois échelles sociales (micro, meso et macro). L'objectif de cette thèse n'a toutefois pas été d'effectuer une revue systématique des théories sociales du vieillissement, mais bien d'identifier des outils théoriques pertinents à l'analyse empirique de la mobilité dans la vieillesse.

⁶ Les auteurs considèrent le désengagement comme universel, bien qu'il prenne différentes formes selon les caractéristiques socio-économiques individuelles, notamment le genre, ainsi que les cultures et sociétés où vieillit l'aîné ; cette universalité est à la base des principales critiques de la théorie.

l'urbain des aînés à travers la relation dialectique des pratiques (le domaine de l'observable) et des représentations⁷ (le domaine de l'inobservable), ce processus étant celui avec lequel l'individu attribue des significations aux réalités matérielles et immatérielles dont il fait l'expérience (Moser & Weiss, 2003). Les personnes vieillissantes rencontrent bien sûr certains stress au quotidien, au sens de l'approche conceptuelle de l'*environmental press*, pratiques à travers lesquelles se transforment leurs représentations de la réalité spatiale et sociale. De nouvelles pratiques sont ainsi adoptées, en lien avec les représentations de l'aîné, notamment, celles de la ville, de l'accessibilité, du risque et de son propre vieillissement. L'expérience de l'environnement est ainsi modulée par les comportements et la cognition, cycle itératif qui influence à son tour les pratiques et les représentations socio-spatiales existantes. Cette dynamique s'observe empiriquement notamment avec la *déprise* (Clément *et al.*, 1995). Ainsi, plutôt que de risquer de tomber, d'être bousculées, d'être ridiculisées ou de s'égarer dans une circulation rapide et stressante, les personnes âgées choisissent de limiter leurs déplacements dans le temps et l'espace afin de fréquenter des lieux de consommation et de socialisation qui sont à leurs yeux sécuritaires et connus. Les aînés, conscients de leurs limitations, recherchent des endroits qui leur sont accessibles, ceux qui limitent au mieux les stress et les inconforts.

Le concept de *déprise* a l'avantage de réunir à la fois les perspectives du désengagement et de l'activité, mais aussi les dimensions objectives et subjectives des relations aîné-environnement. La *déprise* induit par ailleurs des changements au niveau des pratiques spatiales. C'est ce que Clément (2003) et Clément *et al.* (1995 ; 1999) observent sans toutefois les articuler théoriquement et empiriquement dans un espace géographique tangible. Ainsi, le concept de *déprise* demeure relativement neutre sur la dimension spatiale et la mobilité. Cela étant, c'est précisément sur cette dimension que la *déprise* des aînés semble la plus pertinente, notamment parce que ceux qui y sont généralement assujettis opèrent principalement sur la dimension spatiale plutôt que sur la dimension temporelle, ces derniers étant libérés des pressions liées aux activités socio-professionnelles.

1.1.4. Vieillesse et mobilité

Concept interdisciplinaire, la mobilité, dans ses dimensions spatiales et temporelles, interpelle directement le champ des transports, ce dernier relevant d'abord de la géographie humaine et urbaine (Golledge &

⁷ Les représentations sociales sont à l'échelle collective un « sens commun », un ensemble de connaissances, de croyance et d'opinions partagées par un groupe sur un objet donné. Elles peuvent jouer un rôle parfois plus important que les attributs objectifs de l'environnement dans les comportements (Abric, 1994).

Stimson, 1997). La mobilité, des personnes, d'objets ou d'idées, englobe plus largement les notions de mouvement dans l'espace et le temps. Elle ne s'y limite cependant pas. Comme Lévy & Lussault la définissent (2003 : 622-624), la mobilité correspond à des valeurs sociales et culturelles et se réalise dans des conditions géographiques, économiques et sociales. Elle comprend des systèmes de techniques et d'acteurs. Ainsi, la mobilité peut être étudiée avec le fait que tous n'y sont pas égaux, tant pour la localisation sur un territoire que pour la maîtrise des ressources disponibles ainsi que pour leur accessibilité fonctionnelle, temporelle et cognitive (Kaufmann, 2008 ; Mignot & Rosales-Montano, 2006).

Les mouvements des individus dans l'espace géographique sont étudiés à partir de cadres théoriques structurés. Les déplacements sont analysés en lien avec les activités qui les génèrent et la localisation des lieux visités comprenant essentiellement le domicile, le travail ainsi que les lieux de consommation et de socialisation. À ce titre, l'approche théorique de la *Time-Geography* d'Hägerstrand (1970) fait office de référence depuis les années 1960. Elle s'est considérablement enrichie avec les possibilités offertes par les systèmes d'information géographiques (SIG) pour l'analyse de données spatiales et temporelles désagrégées (Dijst, 1999 ; Etema & Timmermans, 1997). Selon cette perspective, les études sur les déplacements font intervenir des champs de possibilités spatio-temporelles, techniques et économiques (Etema & Timmermans, 1997). Le déplacement s'inscrit dans un « champ de possibilités » déterminé en fonction de la distance relative du lieu visité, du temps disponible à l'individu qui se déplace et des moyens de transport accessibles à l'individu. Par ailleurs, les approches prévisionnelles de la mobilité considèrent des préférences individuelles révélées par l'observation de déplacements effectués sur un territoire, préférences pouvant être analysées de manière comparative selon les lieux et les caractéristiques des personnes qui se déplacent.

La mobilité généralisée que connaissent les sociétés (post)modernes (Ascher, 2001 ; Kaufman 2008), en termes d'accroissement des distances et de temps consacré aux déplacements, rejoint également les personnes âgées (Rosenbloom, 2003). Si une tendance à la diminution est observée sur le plan de la fréquence, de la distance parcourue et de la durée des déplacements chez les aînés, une grande variabilité est observée au sein de ce groupe. Pour la majorité, leur auto-mobilité est saillante jusqu'à un âge relativement avancé. Pour les aînés résidant en milieu de faible densité comme la banlieue, l'auto-mobilité se renforce comme moyen de transport dominant plus l'âge progresse (Lord & Luxembourg, 2006 ; Siren & Hakamies-Blomqvist, 2005 ; Hildebrand, 2003).

Les études sur les déplacements, tout comme les théories sur la vieillesse, ont par contre du mal à rendre compte de l'hétérogénéité des aînés, non seulement par rapport aux populations plus jeunes, mais aussi au sein même des personnes âgées. Si une augmentation sensible des déplacements est visible au passage à la retraite, une forte chute des principaux indicateurs de la mobilité s'observe au seuil des 75-80 ans (Alsnih & Hensher, 2003 ; Benlahrech *et al.*, 1998 ; Föbker & Grotz, 2006 ; Mitchell, 2003 ; Pochet, 1996 ; Shunway-Cook *et al.*, 2003 ; Sterns *et al.*, 2003). Aussi, la transition des aînés d'une mobilité autonome à une mobilité dépendante, voire à l'immobilité, fait l'objet de questionnement. Les méthodologies transversales, articulées par groupes d'âge, ont donné lieu à des études sur les déplacements des aînés plus vieux et d'autres plus jeunes. En outre, sans suivre un même individu dans le temps, les conclusions tirées de la comparaison de la mobilité d'individus plus jeunes à d'autres plus âgés demeurent des hypothèses quant à la transformation de celle-ci. Enfin, sans le point de vue des individus dont la mobilité est investiguée, les significations d'une diminution de la mobilité, de l'expérience réduite de la ville ou du rôle de la voiture dans le quotidien demeurent des extrapolations.

L'étude descriptive des déplacements ouvre la voie à la modélisation des déplacements pour la constitution de modèles explicatifs et prévisionnels, notamment utiles pour la gestion des transports. Cependant, elle présente peu d'assises théoriques permettant de rendre compte des effets du vieillissement sur la mobilité. Les déplacements des personnes âgées sont ainsi, dans la plupart des cas, comparés à ceux d'autres individus plus jeunes, dans le but de relever des différences statistiques significatives sur le plan des variables des déplacements (fréquence, distance parcourue, durée, etc.) et celles propres à l'individu vieillissant (âge, niveau d'autonomie, santé, etc.). Si la recherche de facteurs environnementaux, sociaux et individuels responsables des variations observées dans les déplacements d'individus d'âges différents est incontournable, elle ne rend compte que d'une seule dimension de la mobilité des aînés : le déplacement. Ce champ de recherche est donc confronté au « pourquoi » du choix d'une destination, d'un moyen de transport, au-delà de la maximisation économique et temporelle.⁸ Dans le cas d'études sur le vieillissement, il serait réducteur de limiter l'étude de la mobilité aux seuls mouvements entre une origine et une destination ou à la notion de coût.

⁸ Cette problématique ne se limite pas uniquement aux personnes vieillissantes (Ramadier *et al.*, 2005).

Ce n'est que récemment que les sciences sociales se sont intéressées à la mobilité dans ses dimensions géographiques, notamment la sociologie urbaine (Bassand, 1980 ; Bassand *et al.*, 2002 ; Kaufman, 2008 ; Urry, 2005). Avec l'éclatement des mobilités lié à la modernité, à la globalisation et à l'émergence des nouvelles technologies de communication, les sciences sociales revisitent plusieurs concepts théoriques liés au territoire, notamment ceux de voisinage, de quartier ou d'agglomération (Ascher, 2001 ; Urry, 2005). Le couple proximité / accessibilité pose plusieurs questions (Rémy, 2002) : où commencent et où se terminent les territoires de la maison, du quartier et de la ville ? Quels sont les impacts de ces nouvelles limites sur les déplacements ainsi que sur l'identité et l'attachement aux lieux (Fortin & Després, à paraître ; Ramadier, 2006) ? Avec les frontières de plus en plus floues de la ville étalée, voire fragmentée, les distances ne se calculent plus seulement en kilomètres mais en temps d'accès (Kaplan & Lafont, 2004). De manière fondamentale, le regard social sur la mobilité montre que les déplacements quotidiens ne se vivent plus uniquement en termes de contraintes spatiales, temporelles ou économiques, ils impliquent à la fois l'arbitrage de différentes satisfactions (Rémy, 2004). Ces développements théoriques sur la mobilité sont pertinents pour la recherche sur le vieillissement, mais ils vont par ailleurs bien au-delà.

Se mouvoir – ou non – dans l'espace géographique possède des significations individuelles et socio-culturelles. La mobilité, abordée dans un cadre plus large comme composante des modes de vie contemporains⁹, est très valorisée dans le monde occidental (Kaplan & Lafont, 2004 ; Urry, 2005). Pinson souligne que dans les représentations sociales actuelles, « *[l]e mouvement, signe de vie, est spontanément opposé à l'immobilité, signe de stagnation, de déclin et de mort* » (1999 : 85). La mobilité 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 réalité 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.

Le vieillissement, avec ses conséquences physiologiques et psychosociales dans la vie quotidienne limite les aspirations à sortir hors du domicile, c'est ce que tend à démontrer la recherche empirique sur le sujet (Polzin & Page, 2006 ; Whelan *et al.*, 2006). Plusieurs recherches sur la mobilité dans la vieillesse ont

⁹ Le concept de mode de vie réfère aux pratiques (ou groupes de pratiques) réalisées par un individu unique. Ces pratiques peuvent être regroupées indépendamment de leurs orientations et de leurs finalités, l'individu leur donnant un sens qui lui est propre (Juan, 1991 : 23). Organisées en séquence, la routinisation des pratiques permet la structuration de la vie quotidienne (Bourdin, 2005).

permis d'observer que l'accès à la mobilité, en plus de signifier un statut de personne autonome, permet de participer à la vie sociale, indépendamment du nombre de sorties effectuées habituellement. Ces significations sont fortement associées à l'indépendance, notamment dans les banlieues pavillonnaires de faible densité (Després & Lord, 2005). On peut toutefois étendre cette observation à une bonne partie des sociétés occidentales peu importe le lieu de résidence, l'indépendance se matérialisant principalement à travers l'accès à une automobile (comme conducteur ou passager). L'abandon du permis de conduire et de la voiture personnelle réfère ainsi bien plus qu'à la perte d'un moyen de transport (Daris, 2003 ; Lord & Luxembourg, 2006 ; Coughlin, 2001).

Dans cette perspective, Kaufmann *et al.* (2004) Kaufmann (2008), ainsi que Urry (2005 ; 2008) et Kesselring (2005), ont contribué à l'émergence du concept de *motilité*, particulièrement pertinent pour explorer la mobilité dans un contexte de vieillissement. La *motilité* se définit comme un potentiel de mobilité, et non uniquement comme un mouvement.¹⁰ Ce concept rejoint les travaux d'Hägerstrand (1970) sur la question du potentiel de mouvement et du champ des possibles. La *motilité* possède trois dimensions : 1) l'accessibilité, 2) la compétence et 3) l'appropriation. L'*accessibilité* 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 physique et fonctionnel dans lequel il évolue. La *compétence* est liée aux aptitudes et aux capacités de l'individu à gérer les différentes ressources qui lui sont offertes en matière de mobilité. Ces ressources sont cognitives, économiques, sociales, culturelles et temporelles. Enfin, l'*appropriation* fait intervenir les aspirations individuelles à la mobilité, comprenant habitudes et préférences.

L'avancement en âge, selon différentes modalités de *déprise*, risque en effet de se répercuter sur l'une ou plusieurs de ses trois dimensions. Leur articulation ouvre la voie à la structuration de plusieurs hypothèses en lien avec la littérature empirique. Même en bonne santé, les compétences environnementales de l'individu diminuent, notamment son acuité sensorielle. Ces limitations peuvent avoir des incidences sur la dimension de l'accès (conservation du permis de conduire, par exemple). Percevant ses réflexes diminués, ses compétences, l'aîné pourrait conséquemment revoir à la baisse ses aspirations à se déplacer, voire lâcher prise complètement (Parker *et al.*, 2001 ; Finn & Sterns, 2003). Même si la personne âgée est encore apte à se déplacer, l'appropriation de la mobilité serait ainsi diminuée. Un autre avantage du

¹⁰ Ce concept rejoint par ailleurs celui de capital spatial (Lévy, 2003).

concept de *motilité* est qu'il permet de considérer les dimensions objectives et subjectives de la mobilité, le déplacement effectif ainsi que le potentiel de mouvement non mobilisé par l'acteur.

1.1.5. Vieillesse et expérience résidentielle

La personne vieillissante est appelée à passer de plus en plus de temps dans son milieu résidentiel (Lawton, 1986 ; Morval, 2006 ; Rioux, 2005). Cette transformation de l'expérience du milieu de vie au fil des *déprises* (du monde social et d'activités comportant trop de stress environnementaux, etc.) fait en sorte que le milieu de vie de l'aîné renforce les significations affectives. « *The specific losses of mobility, sensory acuity, and personal relationships through death are related to the age of the individual. As they occur, these specific changes increase uncertainty and decrease one's control over the environment. In the face of increased uncertainty, the older individual may react by seeking to maximize physical and psychological attachment to those items that are stable and familiar. Thus, the older dwelling unit in the familiar neighbourhood takes on considerable importance* » (Regnier, 1981 : 180). Quand des limitations d'autonomie surviennent, l'adaptation et le contrôle de l'environnement sont d'autant aisés si ce dernier est connu et familier (SCHL, 1991). Dans ce processus de repli spatial, désiré ou non et perçu ou non, il apparaît ainsi opportun de questionner le rôle de la transformation des pratiques de mobilité dans l'évolution des rapports affectifs entre l'aîné et son environnement résidentiel, particulièrement dans ses dimensions spatiales.

L'expérience résidentielle peut d'abord être abordée dans ses dimensions géographiques soit l'espace où se déploient les déplacements et s'effectuent les activités quotidiennes. Cet espace est celui auquel s'intéressent géographes, psychologues, sociologues et démographes. Plusieurs débattent à la fois sur la dénomination et la définition de cet espace (Boulabal, 2000). À ce titre, le concept phare d'espace de vie, développé par Courgeau (1975, 1988) et Frémont (1976), monopolise plusieurs discussions. Ce concept a été construit et enrichi notamment par la recherche en démographie, sur l'immigration et en géographie humaine (Lévy & Dureau, 2002). « *L'espace de vie est un concept dynamique qui change [et] se modifie au cours de l'histoire de vie. À un moment donné de l'histoire de vie d'un individu, l'espace de vie est le produit d'un ensemble de facteurs du moment mais aussi d'un héritage de son passé, de caractéristiques personnelles et de données collectives, d'influences familiales ou professionnelles, etc.* » (Guérin-Pace, 2002 : 148) L'espace de vie implique donc des dimensions objectives en étant spatial, mais également

subjectives en étant le résultat d'une construction individuelle et d'interactions sociales. Il implique également la dimension temporelle en lien avec la biographie résidentielle des individus.

Différentes méthodes d'analyse des espaces de vie ont mené à la coexistence de plusieurs dérivations ou sous-concepts.¹¹ Ceux-ci sont analysés, d'une part, de manière effective avec des concepts comme celui de bassin de vie (INSEE, 2003) et d'*espace d'action* (activity space) (Dijst, 1999 ; Dijst & Vidakovic, 1997) qui se fondent principalement sur les déplacements réels (quotidiens / résidentiels), ou encore des lieux régulièrement visités (lieux des pratiques), et d'autre part, comme potentiel ou espaces perçus, par l'utilisation de cartes mentales (Ramadier, 2003). L'*espace d'action* se révèle un concept privilégié pour l'analyse des déplacements et l'évolution des pratiques spatiales. Cela dit, parallèlement à l'analyse des pratiques, il peut également être étudié dans ses significations individuelles (Fortin & Després, sous presse ; Manzo, 2005) et inclure plusieurs échelles spatiales (Gustafson, 2001a ; 2001b). C'est notamment à travers ce processus que l'individu se situe, se distingue et se construit une identité individuelle et sociale. L'*espace d'action* devient alors un « chez soi » avec une forte consonance identitaire (Feldman, 1996, 1997 ; Manzo, 2005 ; Twigger-Ross & Uzzel, 1996).

Concept difficile à définir, le « chez-soi » est un concept au croisement de plusieurs disciplines comme la psychologie de l'environnement, l'anthropologie et l'architecture (Cooper-Marcus, 1995 ; Després, 1991 ; Mallet, 2004 ; Moore, 2000). Il est aussi très présent dans la recherche sur le vieillissement (Caouette, 1995 ; Chaudhury & Rowles, 2005 ; Després & Lord, 2002 ; 2005 ; Lord, 2004 ; Oswald & Wahl, 2005 ; Rapoport, 2005 ; Rubinstein, 1998 ; Sixsmith & Sixsmith, 1991). Si le « chez-soi » réfère à une dimension physique et spatiale, c'est d'abord dans ses dimensions affectives qu'il a été étudié (Manzo, 2005), notamment l'attachement au lieu et la perspective de le quitter à l'approche de la vieillesse (Fogel, 1992).

Le « chez-soi » est analysé dans le vieillissement d'un point de vue individuel, tout en prenant en compte des aspects psychologiques, sociaux, économiques, matériels, temporels et spatio-temporels (Després, 1991 ; Mallet, 2004). Au centre des modèles théoriques du « chez-soi » dans la vieillesse, réside l'idée d'assurer à la personne vieillissante le maintien des dimensions d'un logis et d'un quartier ordinaires – dans la communauté – le plus longtemps possibles (Davison *et al.*, 1993 ; Lord, 2004 ; Wagnild, 2001 ; Sheehan & Karasik, 1995), ou encore tenter de les reconstituer en résidences spécialisées (Caouette,

¹¹ Ces développements se sont essentiellement réalisés selon le paradigme de la Time-Geography abordé plus haut.

1995, 2005 ; Mallon, 2000, 2003). Fondamentalement, se maintenir chez soi dans la vieillesse projette l'image sur soi et la collectivité de l'autonomie. Le milieu résidentiel, particulièrement dans la vieillesse, est ainsi constitué de significations associées à la sécurité, au statut social, au contrôle de l'environnement, à la familiarité ainsi qu'à divers attachements (Lord, 2004).

Ces dimensions sont associées au logis et au quartier selon les spécificités de la personne âgée possédant ses propres caractéristiques socio-économiques et de santé ainsi que celles de son entourage social et sa vie passée (Després & Lord 2005 : 325). Serfaty-Garzon dans son étude sur l'immigration (2007) met en exergue le fait que la mobilité articule plusieurs dimensions du « chez-soi ». Dans cette perspective, Feldman (1990, 1996, 1997) a proposé le concept d'*identité territoriale* (Settlement-Identity) il y a plus d'une décennie. Ce dernier suggère que le sentiment d'« être chez soi » émerge d'un rapport générique de l'individu à un type donné d'environnement résidentiel.¹² La personne recherchera des lieux où elle se « reconnaît » et auxquels elle « s'identifie », de manière à ne pas entrer en contradiction avec son identité et ses valeurs. Dans le cas des personnes âgées aspirant à vieillir en banlieue pavillonnaire, avec les images et les valeurs auxquelles cette dernière est associée, ce rapport affectif, distinctif et identitaire à la banlieue et au pavillon est étroitement lié à l'*auto-mobilité* : « *In the industrialized countries, the automobile takes on a pivotal role in ensuring personal mobility, and the automobile is seen as a cultural symbol of freedom and independence. Thus, it is not surprising that reliance on the automobile is pervasive, leading to, and also exacerbated by, a trend toward low-density land use* » (Waldorf, 2003 : 176).

Enfin, comme l'observe Manzo (2005), si l'expérience des lieux du quotidien (pratiques et représentations) génère des significations positives, le processus par lequel ces significations émergent comporte des dimensions négatives. Ces dernières sont cependant moins souvent abordées dans la recherche. Dans une perspective ancrée sur l'expérience individuelle de l'environnement spatial et social, Manzo montre qu'un équilibre est atteint entre la continuité et les ruptures marquant le cours de la vie d'un individu, y compris sa mobilité quotidienne. Ces observations rejoignent plusieurs développements théoriques récents sur le vieillissement, suggérant que le désir des aînés de vieillir dans leur domicile dépasse la notion d'attachement (Golant, 1984 ; Lord, 2004 ; Lord & Luxembourg, 2006 ; Wagnild, 2001). Dans cette optique,

¹² Ce concept a par ailleurs été repris et validé par des travaux comme ceux de Twigger-Ross & Uzzel (1996), de Gustafson (2001), de Brais & Luka (2002) et de Fortin et Després (à paraître).

aux travaux de Manzo (2005) aux États-Unis doivent être ajoutés ceux de Gustafson (2002) en Suède et en Espagne, ceux de Noschis (1984) en Italie, ou ceux de Twigger-Ross & Uzzel (1996) en Angleterre, qui tentent d'aller au-delà des milieux résidentiels en explorant les lieux ordinaires (travail, consommation, transit) et extraordinaires (lieu de rencontre d'un conjoint, de naissance des enfants). Il s'agit là de perspectives prometteuses pour l'analyse de l'expérience résidentielle des aînés sous l'angle de la mobilité.

1.2. Synthèse et objectifs de recherche

Comme l'observe Kaufmann (2000), l'abondante littérature empirique et théorique sur la mobilité fait correspondre à chacune des mobilités une échelle spatiale et une temporalité. La gérontologie s'intéresse à la mobilité du corps dans l'espace domestique et à l'impact des difficultés d'autonomie sur l'aptitude à se déplacer selon divers moyens de transport (Schaie, 2003). En géographie, la mobilité des aînés s'observe, d'une part, à l'échelle d'un quartier ou d'une région selon une temporalité quotidienne ou hebdomadaire, et d'autre part, selon les cycles de la vie, avec la mobilité résidentielle et la migration (Longino, 2002). En psychologie sociale et environnementale, la mobilité s'étudie en relations avec les représentations sociales, ces dernières pouvant ou non provoquer et limiter certaines pratiques spatiales et sociales (Clément *et al.*, 1995, 1998). En ce qui concerne spécifiquement la mobilité des personnes âgées, on observe que les outils théoriques de recherche demeurent cloisonnés, inégalement développés et qu'en outre ils articulent peu la dimension temporelle pourtant centrale au vieillissement.

Les concepts de *motilité* et de *déprise* s'avèrent compatibles avec celui de l'*environmental press* en se focalisant sur la relation aîné-environnement, l'un sur la propension au mouvement, l'autre sur la nature et l'intensité du lien socio-spatial. L'*environmental press* définit ainsi un cadre théorique global pour aborder la relation aîné-environnement, suggérant un équilibre entre le niveau d'autonomie et l'adaptation de l'environnement physique, sociétal et social de l'aîné. Alors qu'à l'échelle architecturale l'équilibre se discute en termes de services domestiques, de soins, et d'appui à la mobilité corporelle, ce même équilibre à l'échelle urbaine rejoint la capacité et les aspirations de l'individu à se déplacer ou non.

En plaçant le déplacement au centre de l'analyse de la mobilité des aînés, il demeure difficile d'approcher globalement la mobilité, c'est-à-dire telle qu'elle est vécue par les individus et en considérant ce que signifie « se mouvoir » dans l'espace socio-spatial. À l'opposé, l'analyse des représentations associées à

la mobilité et de leurs significations individuelles rend difficile la relativisation de différentes subjectivités en raison de l'absence de liens formalisés avec les dimensions spatiales de l'environnement géographique. Croiser ces deux perspectives pour observer la mobilité sous la focale de l'évolution temporelle de l'expérience résidentielle semble ainsi extrêmement porteur pour améliorer les connaissances sur la mobilité au cours du vieillissement.

Dans ce contexte des connaissances actuelles sur la mobilité des aînés, cette thèse poursuit quatre objectifs. Le premier vise à développer un modèle théorique dynamique du processus de vieillissement intégrant la personne âgée, son rapport à l'espace géographique (pratiques et représentations) ainsi que les dimensions affectives du « chez-soi ». Le deuxième concerne le développement d'une approche méthodologique permettant de tenir compte de la multi-dimensionnalité du vieillissement en banlieue en combinant les approches quantitatives et qualitatives. Le troisième objectif propose de documenter à travers une analyse longitudinale, d'un côté, l'expérience de la mobilité quotidienne dans la vieillesse, et de l'autre, les interrelations entre cette mobilité et l'expérience résidentielle. Le dernier objectif vise enfin à réfléchir sur des pistes d'adaptation physique et fonctionnelle, d'une part, ainsi qu'à identifier des services de soutien aux aînés de façon à soutenir une expérience positive du vieillissement en banlieue.

1.3. Modèle conceptuel d'adaptation de la mobilité dans la vieillesse

1.3.1. Structure et composantes du modèle

En lien avec le premier objectif de cette recherche, la figure 1.1 expose le modèle conceptuel d'adaptation de la mobilité dans la vieillesse élaboré durant cette thèse. Il se structure en deux composantes inter-reliées : le système environnemental et le système expérientiel. Chacune de ces composantes est appelée à se transformer à travers le temps. La dimension temporelle du modèle, en conséquence de l'hétérogénéité du vieillissement, n'a pas été conceptualisée de manière linéaire, mais plutôt de manière relative à chaque individu. C'est à travers cette dynamique que les concepts de *déprise* et de *motilité* sont considérés.

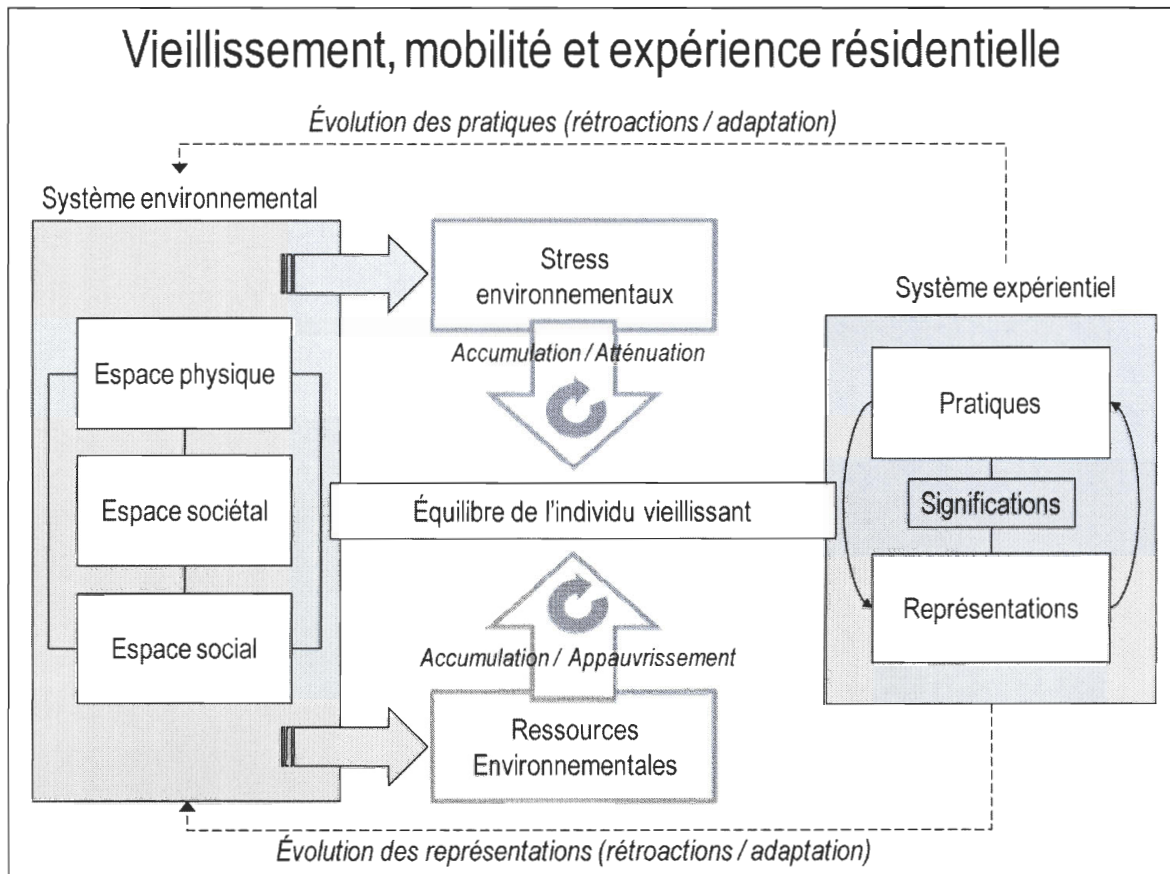


Figure 1.1. Modèle conceptuel de l'adaptation de la mobilité

Système environnemental

Pour étudier l'environnement de la personne âgée, les trois dimensions utilisées dans la perspective théorique de l'*environmental press* sont regroupées dans le système environnemental : l'espace physique, l'espace sociétal et l'espace social. Ainsi, la banlieue, avec ses caractéristiques morphologiques et sa configuration fonctionnelle, est une réalité physique matérialisée par une forme urbaine et une organisation spatiale, en partie générique et en partie contextuelle. Cette même banlieue est aussi une réalité sociétale, espace reflétant les idéologies, les valeurs et les normes sociales véhiculées par les collectivités occidentales et nord-américaines. Enfin, la banlieue est une réalité sociale qui correspond à l'espace des réseaux d'interrelations dans lequel l'individu et son ménage, avec leurs caractéristiques socio-économiques, sont insérés.

Stress et ressources environnementales pendant le processus de vieillissement

Le processus de vieillissement s'articule en deux dimensions relatives et dynamiques en lien direct avec le système environnemental. La première dimension concerne les stress liés au vieillissement individuel et les limitations à l'autonomie que ce dernier implique. Ces stress sont relatifs à l'individu, en ce sens qu'ils interviennent à partir de sa situation actuelle mais sont également conséquents de ses choix du passé. La deuxième dimension a trait aux ressources disponibles pour l'aîné dans son environnement. Tout comme les stress environnementaux, les ressources s'observent au niveau individuel à travers la maîtrise des trois dimensions du système environnemental. Ces ressources sont également liées au passé de l'individu. Elles prennent la forme de différents capitaux (économique, social, cognitif, culturel et spatial) que l'individu a pu accumuler au fil des ans.

Système expérientiel de l'environnement

Le système expérientiel de l'individu vieillissant est structuré par une relation dialectique entre pratiques et représentations, ces dernières étant à la fois spatiales et sociales. Différentes associations entre des profils d'aînés et d'environnements modulent conséquemment différentes pratiques et représentation socio-spatiales. C'est à travers l'expérience individuelle et collective de l'environnement, en lien avec les pratiques et les représentations, qu'émergent les significations individuelles associées par l'aîné à son environnement, soit à sa réalité physique, sociétale et sociale. Ainsi, les pratiques de l'espace en banlieue sont *auto-mobiles*, structurée notamment par la morphologie urbaine et modulées en retour par différentes représentations, par exemple ce qui est socialement accessible en matière de déplacement ou sécuritaire pour la mobilité d'une personne âgée.

1.3.2. Dynamique du modèle

Le modèle, par son caractère dynamique, est notamment utile pour générer ou explorer des situations diversifiées de vie complexe. Pour l'illustrer, deux cas hypothétiques sont exposés. Le premier concerne un aîné limité dans sa mobilité corporelle et confronté à la perte de son permis de conduire. Le stress environnemental sera important s'il habite loin des services (accessibilité au sens de la *motilité*) et qu'il ne peut compter sur un proche pour se déplacer. Ce stress sera d'autant exacerbé si cet individu n'a jamais pratiqué d'autres moyens de déplacement (compétence et sens de la *motilité* qui s'accumulent en capital spatial avec le vieillissement). Face à des représentations négatives des résidences pour personnes âgées, l'aîné peut alors adapter certaines pratiques spatiales pour ne pas avoir à déménager. Ainsi, diminuer ou arrêter les sorties, faire appel à des services de livraison pour les courses ou cesser les

activités demandant de se déplacer sont autant de *déprises* spatiales visibles pour mieux conserver l'emprise sur des dimensions significatives, notamment le « chez soi ». Cela dit, ce même individu pourrait être appelé à visiter des connaissances dans une résidence pour aînés, cette pratique de l'espace socio-spatial aura peut-être pour effet de modifier ses représentations de ce type d'établissement et de provoquer par la suite un déménagement. D'un lieu qui signifiait mourir, la résidence spécialisée pourrait alors être associées à des significations de sécurité, de support et à des occasions de socialisation parce que pratiquée et représentée différemment.

Le deuxième cas est celui d'une personne âgée *auto-mobile* résidant en banlieue et sentant ses réflexes diminuer mais n'ayant pas de conjoint ; il s'agit de stress à la fois sociaux et spatiaux. Percevant sa condition d'autonomie comme correspondant aux représentations sociales de la personne âgée et de la vieillesse, et avec ce qu'elles impliquent en termes de limitations d'autonomie, de difficultés et d'insécurité sur les routes (stress spatiaux et sociétaux), cette même personne pourra modifier ses pratiques spatiales : changer les trajets habituellement empruntés, opter pour de nouveaux lieux de consommation plus accessibles, sortir le jour plutôt que le soir et faire appel à des proches pour du covoiturage. Il s'agit autant de *déprises* d'activités ou de lieux et de nouvelles *emprises* sur le territoire ou avec des proches qui n'ont peut-être rien à voir avec les compétences objectives de cette personne en *motilité*, mais plutôt avec ses représentations.

Ce modèle considère ainsi le déplacement comme une expression spatiale de la *motilité*, sans toutefois le considérer comme une fin, ni un objet d'intérêt particulier en soi. Ce n'est donc pas directement les problèmes de mobilité qui seront la cause ou l'effet des différentes réalités vécues par l'aîné et observées empiriquement. Ce modèle est ainsi capable de générer des hypothèses de travail où différentes configurations complexes d'éléments imprévisibles relatifs à l'individu, aux dimensions de son environnement ainsi qu'à ses trajectoires actuelles et passées trouvent leurs logiques dans l'expérience résidentielle et ses significations.

Références

- Abric J-C (1994) Les représentations sociales : aspects théoriques. In *Pratiques et représentations sociales*, Abric J-C (dir). Paris, Presses universitaires de France (11-36).
- Ascher F (2001) *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Paris, Éditions de l'aube.
- Auger JA & Tedford-Little D (2002) *From the Inside Looking Out*. Halifax, Fernwood publishing.
- Bassand M & Brulhardt M-C (1980) *Mobilité spatiale : Bilan et analyse des recherches en Suisse*. Saint-Saphorin (Lavaux), Éditions Georgi.
- Bassand M, Kaufmann V & Joye D (2002) *Enjeux de la sociologie urbaine* (2^e édition). Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Bengston V, Burgess E & Parrott T (1997) Theory, explanation and a third generation of theoretical development in social gerontology. *The Journals of Gerontology* 52B(2) : 72-88.
- Bengston VL & Schaie KW (1999) *Handbook of Theories of Aging*. New-York : Springer.
- 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).
- Boulahbal M-H (2000) *Les territoires de mobilité quotidienne*. Paris, Thèse de doctorat en Transport, École nationale des ponts et chaussées.
- Bourdin A (2005) *La métropole des individus*. Paris, Édition de l'aube.
- Brais N & Luka N (2002) De la ville à la banlieue, de la banlieue à la ville : Des représentations spatiales en évolution. In *La banlieue revisitée*, Fortin A, Després C & Vachon G (dirs). Québec, Nota Bene (73-119).
- Caouette É (1995) *La relation au « chez-soi » des personnes âgées en résidences spécialisées et leur perception de l'image des centres d'accueil*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval.
- Caradec V (2001) *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*. Paris, Nathan.
- Carp (1979) Life-style and location within the city. In *Environmental Context of Aging : Life-styles, Environmental Quality, and Living Arrangements*, Byerts TO, Howell SC, Pastalan LA (dirs). New York, Garland STPM Press (16-31).

- Carp FM & Carp A (1984) A complementary / congruence model of well-being or mental health for the community elderly. In *Elderly People and the Environment*, Altman I, Lawton MP & Wohlwill JF (dirs). New-York, Plenum (279-337).
- Clément S (2003) Le vieillissement avec le temps, et malgré le monde. *EMPAN* 52 : 14-22.
- Clément S, Drulhe 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*. Rapport de recherche, MiRe et CNAV (consulté en 03-2008, <http://infodoc.inserm.fr/serveur/vieil.nsf/854baebb9ae9b72b80256c01005b118e/85112a6a4951a5f9c1256969002d32ba?OpenDocument>).
- Clément S, Mantonavi J & Membrado M (1995) *Vieillissement et espaces urbains : Modes de spatialisations et formes de déprise*. Toulouse, Université Toulouse Le Mirail (Rapport de recherche).
- Clément S, Mantovani J & Membrado M (1998) L'urbain dans tous ses états : Faire, vivre et dire la ville. In *Habitat et sociétés*, Haumont N (dir). Paris, L'Harmattan (231-254).
- Cooper-Marcus C (1995) *House as Mirror of Self : Exploring the Deeper Meaning of Home*. Berkeley, Conari Press.
- Coughlin J (2001) *Transportation and Older Persons : Perceptions and Preferences*. Washington, American Association of Retired Persons.
- Courgeau D (1975) Le concept de migration. In *Actes du 4^e colloque de démographie africaine : migrations, état civil, recensements administratifs*. Ouagadougou, Institut national de la statistique et de la démographie (27-32).
- Courgeau D (1988) *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale - Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. Paris, Édition de l'INED.
- Cumming E & Henry WE (1961) *Growing old : The process of disengagement*. New-York : Basic Books.
- Cvitkovich Y & Wister A (2001) A Comparison of four person-environment fit models applied to older Adults. *Journal of Housing for the Elderly* 14(1/2) : 1-25.
- Daris A (2003) *Une perspective sociale des comportements de mobilité des résidents des banlieues anciennes de la région de Québec*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval.
- Davison B, Kendig H, Stephens F & Merrill V (1993) *It's my Place : Older People Talk About Their Homes*.

Australian Government Publishing Service : Canberra, Australia.

Després C & Fortin A (2001) De la recherche fondamentale à l'intervention. Points de rencontres entre la connaissance théorique et le projet urbain. *In Pratiques et projets. Analyser les pratiques sociales et concevoir le projet architectural et urbain*, Soderstrom O (dir). Lausanne, Payot.

Després C & Lord S (2002) Vieillir en banlieue. *In La banlieue revisitée*, Fortin A, Després C & Vachon G (dirs). Québec, Nota Bene (233-256).

Després C & Lord S (2005) The meaning of home for elderly suburbanites. *In Home and Identity in Late Life : International Perspectives*. Rowles GD & Chaudhury H (dirs). 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.

Dijst M (1999) Action space as a planning concept in spatial planning. *Journal of Housing and Built Environment* 14(2) : 163-182.

Dijst M & Vidakovic V (1997) Individual action space in the city, *In Activity-based approaches to travel analysis*, Ettema DF & Timmermans HJP (dirs). New York, Pergamon Press (117-134).

Ettema D, Timmermans HJP (dirs) (1997) *Activity-Based Approaches to Travel Analysis*. New-York, Pergamon Press.

Feldman RM (1990) Settlement-identity, psychological bonds with home places in a mobile society. *Environment and Behavior* 22(2) : 183-229.

Feldman RM (1996) Constancy and change in attachments to types of settlements. *Environment and Behavior* 28(4) : 419-445.

Feldman RM (1997) Attachment to types of settlements in the United-States : Beyond satisfaction and preference models. *In Housing Surveys : Advances in Theory and Methods*, Després C & Piché D (dirs). Québec, Université Laval (175-185).

Finn J & Sterns H (2003) The Mobile Elder : Getting Around in Later Life. *Generations* 27(2).

Föbker S & Grotz R (2006) Everyday mobility of elderly people in different urban settings : The example of the City of Bonn, Germany. *Urban Studies* 43(1) : 99-118.

Fogel BS (1992) Psychological aspects of staying at home. *In Aging in Place*, Callahan JJ (dir). New-York,

- Baywood Publishing Company (19-28).
- Fortin A & Després C (2008) Introduction : Villes denses, villes diffuses, quelles mobilités pour quelles familles ? *Enfances, Familles, Générations* (8).
- Frémont A (1976) *La région, espace vécu*. Presses universitaires de France.
- Giddens A (1984) *The Constitution of Society : Outline of the Theory of Structuration*. Berkeley, University of California Press.
- Gitlin LN (2003) Conducting research on home environments : Lessons learned and new directions. *The Gerontologist* 43(5) : 628-637.
- Golant SM (1984) *A Place to Grow Old : The Meaning of Environment in Old Age*. New York, Columbia University Press.
- Golant SM (1998) Changing an older person's shelter and care setting : A model to explain personal and environment outcomes. In *Environment and Aging Theory : A Focus on Housing*, Scheidt RJ & Windley PG (dirs), Westport, Greenwood Press (33-59).
- Golant SM (2003) Conceptualizing time and behaviour in Environmental Gerontology : A pair of old issues deserving new thought. *The Gerontologist* 43(5) : 638-648.
- Golledge RG, Stimson RJ (1997) *Spatial Behavior : A Geographic Perspective*. New-York, The Guilford Press.
- Greenwald MJ (2004) New urbanism as a factor in the mobility of the elderly. In *Culture, Environmental Action and Sustainability*, Mira RG, Saucedo-Cameselle JM & Romay-Martinez J (dirs). Cambridge, Hogrefe & Huber (351-383).
- Guérin-Pace F (2002) Espace de vie. In *Dictionnaire de l'habitat et du logement*, Segaud M, J Brun & J-C Driant (dirs). Paris, Armand Colin (147-148).
- Gurney C & Means R (1993) The meaning of home in later life. In *Ageing, Independence and the Life Course*, Arber S & Evandrou M (dirs). Londres, Jessica Kingsley Publishers (119-131).
- Gustafson P (2001a) Meanings of place : Everyday experience and theoretical conceptualizations. *Journal of Environmental Psychology* 21 : 5-16.
- Gustafson P (2001b) Retirement migration and transnational lifestyles. *Aging and Society* 21 : 371-394.

- Gustafson P (2002) *Place, Place Attachment and Mobility*. Göteborg, Thèse de doctorat, Göteborg University.
- Hägerstrand T (1970) What about people in regional science? *Papers of the Regional Science Association* (24) : 7-21.
- Harper S & Laws G (1995) Rethinking the geography of ageing. *Progress in Human Geography* 19(2) : 199-221.
- Hildebrand ED (2003) Dimensions in elderly travel behaviour : A simplified activity-based model using lifestyle cluster. *Transportation* 30 : 285-306.
- INSEE (2003) *Structuration de l'espace rural : une approche par les bassins de vie*. Rapport remis à la DATAR (consulté en septembre 2008 : http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/bassins_vie/rapport.htm).
- Juan S (1991) *Sociologie des genres de vie : morphologie culturelle et dynamique des positions sociales*. Paris, Presse universitaires de France.
- Kahana E (1982) A congruence model of person-environment interaction. In *Theory and Development in Environment and Aging*, Lawton MP, Windley P, Byerts TO & Ernst FG (dirs). Washington DC, Gerontology Society (97-121).
- Kaplan D & Lafont H (2004) *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*. Paris, LGDJ.
- Kaufmann V (2000) *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : La question du report modal*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann V (2008) *Les paradoxes de la mobilité*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann V, Bergman MM & Joye D (2004) Motility : Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4) : 745-756
- Kendig H (2003) Directions in environmental gerontology : A multidisciplinary field. *The Gerontologist* 43(5) : 611-615.
- Kesselring S (2006) Pioneering mobilities : new patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning A* 38 (2) : 269-279.

- Lauzon J-S (1980) Aperçu de quelques théories psychosociales du vieillissement. *Santé mentale au Québec* 5(2) : 3-11.
- Lawton MP & Nahemow L (1973) Ecology and the aging process. *In Psychology of Adult Development and Aging*. Eisdorfer C & Lawton MP (dirs). Washington DC, American Psychological Association (619-674).
- Lawton MP (1986) *Environment and Aging*. Albany, Center for the Study of Aging.
- Lawton MP (1998) Environment and aging : Theory revisited. *In Environment and Aging - A focus on Housing*. Scheidt RJ & Windley PG (dirs). London, Greenwood Press (1-31).
- Lévy J (2003) Capital spatial. *In Dictionnaire de la géographie et de l'espace et des sociétés*, Lévy J & Lussault M, Paris, Belin (125-126).
- Lévy J (2006) Les espaces de l'âge et risque et l'historicité. *In Penser l'espace pour lire la vieillesse*, Brunel P, Attias-Donfut C, Morval J & Lévy J (dirs). Paris, Presses universitaires de France, pp 71-96.
- Lévy JP, Dureau F (2002) *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*. Paris, L'Harmattan.
- Lewin K (1951) *Field Theory in Social Science*. New York, Harper and Row.
- Longino C (2002) The geographical mobility of retirees : A views from the new millennium. *Contemporary Gerontology* 9(1) : 2-6.
- 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.
- Lord S (2004) *Les aînés face à leur avenir résidentiel : le cas de résidents de banlieues de Québec*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval.
- Lynott P & Birren J (1996) Examining the history and current status of aging theory. *The Gerontologist* 36(6) : 735-736.
- Mallet S (2004) Understanding home : a critical review of the literature. *The Sociological Review* : 62-89.
- Mallon I (2000) Vivre en maison de retraite, mais vivre... Le regard des résidents. *Informations sociales*, 88 : 94-100.
- Mallon I (2003) Des vieux en maison de retraite : savoir reconstruire un « chez-soi ». *Empan*, 52 : 126-133.

- Manzo L (2005) For better or worse : Exploring multiple dimensions of place meaning. *Journal of Environmental Psychology* 25 : 67-86.
- Mignot D & Rosales-Montano S (2006) *Vers un droit à la mobilité pour tous*. Paris, La documentation française.
- Mitchell K (2003) Enhancing mobility : Britain as an example of European experience. *Generations* 27(2) : 50-56.
- Moore J (2000) Placing home in context. *Journal of Environmental Research* 20 : 207-217.
- Morval J (2006) L'appropriation et la désappropriation de l'espace chez la personne âgée. In *Penser l'espace pour lire la vieillesse*, Brunel P, Attias-Donfut C, Morval J & Lévy J (dirs). Paris, Presses universitaires de France, pp 51-69.
- Noschis K (1984) *Signification affective du quartier*. Paris, Librairie des Méridiens.
- Orfeuill J-P (2000) La mobilité locale : Toujours plus loin et plus vite. In *Les territoires de la mobilité*, Bonnet M & Desjeux D (dirs). Paris, Presses universitaires de France (53-67).
- Oswald F & Wahl H-W (2005) Dimensions of the meaning of home in Later Life. In *Environment and Aging - A focus on Housing*. Scheidt RJ & Windley PG (dirs). London, Greenwood Press (21-45).
- Parker D, Macdonald L, Slutcliffe P & Rabbit P (2001) Confidence and the older drivers. *Aging and Society* 21 : 169-182.
- Pastalan LA & Schwarz B (2001) *Housing Choices and Well-Being of Older Adults, Proper Fit*. New-York, The Haworth Press.
- Pinson D (1999) De la mobi-stabilité. *Urbanisme* (306) : 84-89.
- Pochet P (1996) La mobilité quotidienne des personnes âgées. *Gérontologie et Société* 76 : 91-106.
- Polzin S & Page O (2006) *Transit Use Viability Among Older Drivers Losing Driving Privileges*. Tampa, National Center For Transit Research (NCTR), University of South Florida.
- Ramadier (2003) Les représentations cognitives de l'espace : Modèles, méthodes et utilité. In *Espaces de vie, Aspects de la relation homme-environnement*, Moser G & Weiss F (dirs). Paris, Armand Colin (177-220).

- Ramadier T (2006) Mobilité quotidienne et attachement au quartier : Une question de position ? *In Le quartier : Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Authier J-Y, Bacqué M-H & Guérin-Pace F (dirs). Paris, La Découverte (127-138).
- Ramadier T, Lee-Gosselin M & Frenette A (2005) Conceptual perspective for explaining spatio-temporal behaviour in urban areas. *In Integrated Land-Use and Transportation Models : Behavioural foundations*, Lee-Gosselin MEH & Doherty ST (dirs). Elsevier, Oxford (87-100).
- Ramadier T, Petropoulou C & Bronner A-C (2008) Quelle mobilité quotidienne intra-urbaine sans la voiture? Le cas des adolescents d'une banlieue de Strasbourg. *Enfance, famille et Génération 8* (à paraître).
- Rapoport A (2005) On using "home" and "place". *In Environment and Aging - A focus on Housing*. Scheidt RJ & Windley PG (dirs). London, Greenwood Press (343-360).
- Regnier V (1981) Neighborhood images and use : A case study. *In Community Housing Choices for Older Americans*. MP Lawton & Hoover SL (dirs). New York, Springer (180-197).
- Rémy J (2002) Ville visible, ville invisible : Un réseau auréolaire ? *In L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, Levy JP, Dureau F. (dirs). Paris, L'Harmattan (299-328).
- Rémy J (2004) Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialité. *In Les territoires de la mobilité : l'aire du temps*, Vodoz L, Pfister-Giauque B & Jemelin C. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes (13-42).
- Rioux L (2005) The well-being of aging people living in their own home. *Journal of Environmental Psychology* 25 : 231-243.
- Rosenbloom S (2003) *The mobility needs of older Americans : Implications for transportation*. Washington, The Brookings Institution 19 (consulté en 03-2009, http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/reports/2003/07transportation_rosenbloom/20030807_Rosenbloom.pdf).
- Rowles GD & Chaudhury H (dirs) (2005) *In Home and Identity in Late Life : International Perspectives*. New-York, Springer.
- Rubinstein RL & de Medeiros K (2005) Home, self, and identity. *In Environment and Aging - A focus on Housing*. Scheidt RJ & Windley PG (dirs). London, Greenwood Press (47-62).

- Rubinstein RL (1998) The Phenomenology of Housing for Older People. *In Environment and Aging Theory : A Focus on Housing*, Scheidt RJ & Windley PG (dirs). Westport, Greenwood Press (89-109).
- Schaie WK (2003) Mobility for what? *In Aging Independently : Living Arrangements and Mobility*, Schaie WK, Wahl HW, Mollenkopf H & Oswald F (dirs). New-York, Springer (18-27).
- Schroots JJF (1996) Theoretical developments in the psychology of aging. *The Gerontologist* 36(6) : 742-748.
- Segaud M, J Brun & J-C Driant (2002) *Dictionnaire de l'habitat et du logement*. Paris, Armand Colin.
- Serfaty-Garzon P (2007) *Un chez-soi chez les autres*. Montréal, Bayard.
- Sheehan NW & Karasik RJ (1995). The decision to move to a continuing care retirement community. *Journal of Housing for the Elderly* 11(2) : 107-122.
- Siren A & Hakamies-Blomqvist L (2004) Private car as the grand equaliser? Demographic factors and mobility in Finnish men and women aged 65+. *Transportation Research Part F* 7(2004) : 107-118.
- Sixsmith AJ & Sixsmith JA (1991) Transitions in home experience in later life. *Journal of Architectural and Planning Research* 8(3) : 181-191.
- Société canadienne d'hypothèque et de logement (1991) *Choix de logements pour les Canadiens de plus de 75 ans*. Ottawa, Société canadienne d'hypothèque et de logement.
- Sterns HL, Burkhardt JE & Eberhard JW (2003) Moving along the mobility continuum : past, present, and future. *Generations* 27(2) : 8-13.
- Sterns R, Antenucci V, Nelson C & Glasgow N (2003) Public transportation : options to maintain mobility for life. *Generations* 27(2) : 14-19.
- Twigger-Ross, CL & Uzzell DL (1996) Place and identity process. *Journal of Environmental Psychology* 16 : 205-220.
- Urry J (2005) *Sociologie des mobilités : Une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Paris, Armand Colin.
- Wahl H-W (2003) Research on living arrangements in old age for what? *In Aging Independently : Living Arrangements and Mobility*, W K Schaie, H-W Wahl, H Mollenkopf & F Oswald (dirs). Springer, New-York (3-17).

- Waldorf B (2003) Automobile Reliance Among the Elderly : Race and Spatial Contexts Effects. *Growth and Change* 34 (2) : 175-201.
- Walters WH & Wilder EI (2003) Disciplinary perspectives on later-life : Migration in the core journals of social gerontology. *The Gerontologist* 43(5) : 758-760
- Whelan M, Langford J, Oxley J, Koppel S & Charlton J (2006) *The elderly and mobility : A review of de literature*. Monash University, Accident Research Center.
- Wilson G (2001) Conceptual frameworks and emancipatory research in social gerontology. *Aging and Society* 21 : 471-487.

Chapitre 2

Tenter de décrire et de comprendre de manière empirique l'évolution de la mobilité dans la vieillesse, à la fois dans ses dimensions comportementales et expérientielles, oblige un positionnement épistémologique et méthodologique multiple qui nécessite d'aborder l'objet d'étude d'un point de vue à la fois individuel et longitudinal. La présente section expose la stratégie de recherche adoptée pour développer la thèse à travers une recherche empirique. Le chapitre se divise en trois parties. Premièrement, le choix de l'approche méthodologique est discuté à la lumière de l'objet de recherche et de sa conceptualisation. Deuxièmement, le cadre opératoire est exposé en quatre grandes étapes de recherche, ayant chacune donné lieu à un article scientifique. Enfin, la dernière partie aborde les dispositions éthiques de la recherche, cette dernière impliquant des sujets humains, qui plus est, d'un âge avancé.

2.1. Approche méthodologique

La thèse se développe sous trois angles d'analyse de la *motilité* de la personne vieillissante, en rapport avec l'articulation de différentes *déprises* ou de nouvelles emprises dans la vie quotidienne, se traduisant ou non en déplacement. La mobilité est donc étudiée comme une réalité spatiale et sociale : 1) observable à plusieurs échelles (individu, logis, voisinage...), 2) réalisée selon différentes temporalités (quotidienne, cycle de la vie...) et 3) modulée selon les représentations (spatiales et sociales). L'expérience de cette dynamique confère à la mobilité différentes significations pour l'individu selon son contexte environnemental.

Le cadre opératoire de la thèse se positionne au croisement des deux grands courants méthodologiques en sciences sociales que sont les approches quantitatives et qualitatives. Sans opposer ces deux approches (ontologiques, philosophiques, épistémologiques, théoriques et empiriques) (Poupart *et al.*, 1997), il les articule plutôt dans une démarche intégrée dictée par l'objet de recherche. Le cadre opératoire proposé mise aussi sur les avantages des deux courants de pensées afin d'en atténuer leurs limites respectives, allant ainsi au-delà d'une combinaison alternée des méthodes au fil des étapes de la recherche. L'objectif méthodologique principal de la thèse vise le développement d'un cadre permettant à la fois la description et la compréhension de la mobilité au cours du vieillissement.

Choix de l'approche méthodologique pour aborder la mobilité

La discussion du choix d'une approche qualitative ou quantitative pour développer et mener une recherche empirique, qui ne doit pas être réduite aux méthodologies qualitatives ou quantitatives utilisées dans l'analyse de données, est dans bien des cas un faux débat. Plus qu'un choix d'outils de recherche, le chercheur se positionne la plupart du temps dans le paradigme définissant l'ensemble de ses références disciplinaires. Fondamentalement, cela sous-entend l'adhésion à des règles disciplinaires implicites et à des outils recherche empirique trouvant leurs racines dans la formation du chercheur (Feyerabend, 1979). Les conséquences de ce cloisonnement sont observables dans la recherche sur la mobilité et le vieillissement, que ce soit au niveau des connaissances fragmentées sur la mobilité (cf. Chapitre n°1, section 1.1.3., page 15) ou au niveau de la structuration des connaissances théoriques et empiriques sur le vieillissement et l'environnement bâti (cf. Chapitre n°1, section 1.1.2., page 13).

La majorité des chercheurs se positionne généralement dans l'un ou l'autre de ces deux grands courants méthodologiques. Les équipes de plusieurs chercheurs ont cependant la possibilité d'adopter une position mixte sur un objet spécifique de recherche, permettant l'émergence de l'interdisciplinarité et de la transdisciplinarité. Ainsi, il est rare de trouver des positions doubles ou mitoyennes à l'intérieur d'un même projet de thèse. Un tel positionnement peut d'ailleurs s'avérer risqué, d'une part, au plan opératoire en raison de la médiation interdisciplinaire éventuelle liée à la gestion (théorique et empirique) des sorties des cadres disciplinaires, et d'autre part, au niveau de l'évaluation des résultats de recherche et de leur communication entre les disciplines.¹³ Comme Casebeer & Verhoef (2000) le soulignent, la recherche (disciplinaire) telle qu'on la connaît aujourd'hui est en quelque sorte sous l'influence de partis pris méthodologiques.

Parce que la thèse se fonde sur l'idée qu'il est essentiel d'aborder la mobilité dans la vieillesse à la fois dans sa réalité objective, subjective et temporelle (chapitre n°1), il semble indispensable de puiser dans des approches qualitatives et quantitatives et de les articuler de manière longitudinale. Relever ce défi méthodologique oblige cependant à considérer au préalable les avantages et les limites respectives de chacune des approches, de manière à tirer le maximum de bénéfices d'un tel croisement (Wenger, 1999 ; Murphy & Longino, 1992).

¹³ En effet, des complications peuvent apparaître au niveau même du travail de recherche ainsi que des temps et des budgets nécessaires à des pratiques de recherche plus complexes.

Approches méthodologiques, éléments de définition

Le tableau 2.1 présente des éléments de définition usuellement discutés dans la littérature portant sur le choix d'une approche qualitative ou quantitative dans la construction d'un projet de recherche, le tableau 2.2 expose quant à lui les avantages et les désavantages respectifs des deux courants de pensée.¹⁴

Approche quantitative	Approche qualitative
<ol style="list-style-type: none"> 1. Hypothético-déductive ; 2. Objectivisme ; 3. Réalité comme indépendante et objective, elle existe en tant que telle ; 4. Réduction et contrôle de la réalité ; 5. En lien avec la quantité, le nombre, l'intensité ou la fréquence ; 6. Traitement mathématique et statistique ; 7. Généralisation et liens de causalité. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inductive ; 2. Intersubjectivisme ; 3. Réalité comme construction, elle existe à travers le regard et l'interprétation (inter)subjective ; 4. Conservation de la complexité (interaction sujet-objet) ; 5. En lien avec le contexte psychologique, social, culturel et temporel ; 6. Analyse d'idées, de mots et du discours ; 7. Récit et théorie contextualisé.

Tableau 2.1. Approches méthodologiques : éléments de définition

L'approche quantitative en sciences sociales est souvent accusée de mimétisme face aux sciences de la nature. Ses critiques lui reprochent de réduire la richesse de la réalité humaine à un nombre limité de variables qu'il est possible au chercheur de contrôler. Ce choix des dimensions investiguées, inéluctablement subjectif, limite la complexité de la réalité observée par le chercheur. Cela a néanmoins l'avantage, par l'utilisation de méthodes quantitatives avec un échantillon aléatoire, de permettre un traitement statistique ouvrant la porte à la généralisation et à l'établissement de liens de causalité ou d'associations entre des variables données, permettant également la modélisation et la prévision. Tant les dimensions objectives que subjectives peuvent faire l'objet de mesures quantifiées. Pour l'étude de la mobilité et du vieillissement, cette perspective est tout à fait indiquée pour l'étude des déplacements et pour la planification des besoins en transports des aînés. On peut ainsi compter et comparer les habitudes de déplacements de personnes âgées (dimension objective) ou leurs attitudes face à différents moyens de transport (dimension subjective). La *motilité*, lorsqu'elle s'exprime en comportements observables, peut être quantifiée selon le déplacement, notamment dans ses attributs spatiaux (nombre, distance, etc.) et

¹⁴ Cette synthèse a été réalisée avec les manuels de recherche ou des recherches ayant fait appel à des méthodes qualitatives et/ou les ayant croisées avec des méthodes quantitatives (Brais, 2000 ; Casebeer et Verhoef, 2000 ; Creswell, 2003 ; Deslauriers, 1991 ; Gérard, 1998 ; Pastinelli, 2003).

temporels (durée, moment de la journée, etc.), mais également rapportée aux caractéristiques socio-économiques des gens qui se déplacent.

	Approche quantitative	Approche qualitative
Avantages	<ol style="list-style-type: none"> 1. Accent mis sur les dénombrements « objectifs »; 2. Traitements impersonnels; 3. Généralisation de certaines dimensions vérifiables; 4. Schème de recherche précis et planifié ; 5. Facilités de rapports avec les organismes de financement (image de marque, scientificité). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Accent mis sur le contact direct avec le sensible ; 2. Traitement personnalisé ; 3. Choix de la complexité plutôt que la généralisation ; 4. Schème de recherche ouvert à l'imprévu; 5. Maîtrise de l'ensemble du processus d'investigation.
Désavantages	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mimétisme par rapport aux sciences physiques ; 2. Manque de souplesse ; 3. Simplification pour assurer la généralisation ; 4. Séparation des tâches de conception / exécution / traitement. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Interprétation de la réalité par le chercheur ; 2. Insertion possible des sujets dans un modèle ; 3. Perspective contextualisée ; 4. Délais prolongés ; 5. Problèmes associés à la non scientificité ; 6. Difficultés à entrer dans les cadres de financement.

Tableau 2.2. Avantages / désavantages des approches quantitatives et qualitatives

L'intensité d'un rapport entre deux indicateurs, ou le poids statistique d'un phénomène dans une population donnée, est un marqueur incontournable de compréhension de la mobilité en tant que phénomène social (Kaufmann, 2008 ; Montulet, 2002). La planification et l'implantation de programmes socio-sanitaires seraient difficiles sans connaissances quantitatives de la mobilité. Mais aborder la réalité en termes quantifiés, où le chercheur trouve avantage à avoir une position extérieure, objective et impersonnelle, n'est par contre qu'une seule de ses facettes. Une approche quantitative, dans la plupart des cas hypothético-déductive, se voit obligée de contrôler la réalité afin d'invalider ou de confirmer des hypothèses préétablies sur la base des savoirs du moment (Murphy & Logino, 1992).

L'évolution des théories sur le vieillissement et l'émergence du concept de *déprise* (Clément *et al.*, 1999) constituent de bons exemples pour illustrer la limite d'une approche quantitative à l'étude de la mobilité dans la vieillesse, tout en montrant la pertinence des angles de recherche développés de manière qualitative (Lawton, 1998). Par exemple, face à un nombre limité de déplacements d'un individu, voire à son immobilité, différents sens peuvent être attribués à cette mobilité « objectivement » limitée, voire inexistante. Si une personne âgée effectue de grands déplacements observables sur le territoire plusieurs fois par semaine, cela signifie qu'elle en a l'aptitude de diverses façons. Mais ce fait observable ne

renseigne en rien les conditions vécues par l'individu lors de ces déplacements, notamment le stress et les difficultés. Un même déplacement peut prendre différentes significations selon les conditions environnementales dans lesquelles évolue l'aîné. Se mouvoir sur le territoire pourra signifier détente pour des personnes âgées en santé et bien entourées, alors que pour d'autres, fragilisées dans leur autonomie, ce sera une épreuve à relever. Pour explorer les dimensions subjectives de la mobilité, la thèse doit adopter une position de recherche lui permettant l'exploration des déplacements (ou leur absence) tels qu'ils sont vécus par la personne âgée.

L'approche qualitative est de son côté inductive, elle part du terrain et tente de considérer l'objet de recherche dans la plus grande complexité possible. Elle utilise des méthodes comme l'entretien ouvert (Savoie-Zajc, 2003 ; Houle, 2003) ou l'observation participante (Laperrière, 2003) où elle ne vise pas le contrôle d'un nombre donné de variables paramétrées. Elle vise plutôt une vision d'ensemble des phénomènes tels qu'ils s'expriment en « milieu naturel ». La recherche qualitative inclut à la fois l'étude de dimensions objectives et subjectives, ce qui peut la conduire à utiliser des méthodes d'analyses qualitatives ou quantitatives. Elle s'intéresse cependant aux significations en tant que construction à la fois individuelle et sociale. Cette acceptation d'une dimension intangible de la réalité est celle, entre autres, de courants réalistes, constructivistes ou phénoménologiques (Cooper-Marcus, 1995 ; Sawyer, 2000). De telles approches sont utilisées dans la recherche sur le vieillissement, notamment dans certaines liées à l'évolution récente du concept de l'*environmental press* (Lawton, 1998 ; Rubistein, 1998). À ce titre, des recherches comme celles de Oswald *et al.* (2002 ; 2005) sur la situation résidentielle des personnes âgées sont exemplaires et montrent la pertinence ainsi que la richesse du croisement des approches qualitatives et quantitatives.

La réalité subjective, c'est-à-dire celle propre à l'individu, s'étudie notamment par le biais de données sémantiques. C'est en quelque sorte une réalité sur laquelle l'individu attribue diverses significations. L'analyse empirique d'idées et de mots, pouvant par ailleurs être quantifiés, permet l'interprétation de cette réalité subjective. Se positionner comme chercheur dans une approche qualitative nécessite, d'une part, de sacrifier la généralisation au profit d'une compréhension détaillée d'un contexte, et d'autre part, d'effectuer une double interprétation (enquêteur et enquêté) de la réalité empirique. Une telle construction doit mener à la théorisation de connaissances valides et particulièrement précises. Ces développements théoriques

sont cependant difficilement généralisables au-delà du contexte, voire du groupe d'individus investigué. Cela dit, ils peuvent être transférables (voir Lincoln & Guba, 1985 : 289-331).¹⁵

Confrontation et complémentarité des approches qualitative et quantitative

Dans leur travail visant à améliorer les connaissances du réel, les approches qualitatives et quantitatives ne sont pas contradictoires, « [c]es deux stratégies remplissent les mêmes fonctions épistémologiques : il s'agit de neutraliser certains aspects de la subjectivité du chercheur, certaines pré-réponses au problème, et de créer l'espace pour faire émerger une idée nouvelle au cours de l'activité de recherche » (Pires, 1997 : 41). Pour créer la connaissance scientifique, ces deux approches travaillent de façon analogue, en dépit de leurs différentes formes de méthodologies et d'outils. Selon que le chercheur explore en réfléchissant ou réfléchisse en explorant, pour reprendre les propos de Pires (*ibid.* : 42), l'enjeu principal du chercheur réside bien plus dans sa position objective, et des précautions qu'il prend pour s'y maintenir, que dans les choix des mesures quantitatives ou qualitatives qu'il adopte.

Pour dépasser le caractère qui peut sembler irréconciliable des approches quantitative et qualitative, Lincoln et Guba (1985), discuté plus récemment par Laperrière (1997), proposent de les évaluer de manière différenciée. D'un côté, les concepts de validité (interne et externe), de fiabilité et de généralisation des connaissances sont considérés pour les approches quantitatives. D'un autre côté, on parlera plutôt de crédibilité, de transférabilité, de neutralité et de cohérence pour les approches qualitatives (Lincoln & Guba, 1985).¹⁶ Si ces considérations ne réconcilient pas les deux approches, elles montrent néanmoins qu'elles ne sont pas incompatibles en termes de croisement. Fondamentalement, elles peuvent toutes deux être évaluées de manière rigoureuse. Ce croisement s'avère ainsi particulièrement porteur pour l'analyse de la mobilité et du vieillissement. En outre, il permet d'appréhender les concepts de *motilité* et de *déprise* à la hauteur de leur portée théorique sans sacrifier leur complexité au passage vers le domaine empirique.

¹⁵ Ce défi est source de conflit avec les approches quantitatives, dégagées, en principe, de cette difficulté.

¹⁶ Des résultats « crédibles » réfèrent à un souci d'objectivation et n'échappant pas à des « règles de l'art » établies (Laperrière, 1997) ; soucis par ailleurs tout aussi rigoureux que pour les sciences de la nature (Pires, 1997). Des résultats « transférables » doivent non pas être généralisables mais plutôt produire des hypothèses, des théories et des concepts qui peuvent être transférés à un autre contexte de recherche. Des résultats « neutres » font écho à l'objectivité qu'offrent les méthodes quantitatives. La neutralité des travaux qualitatifs est assurée par une révision des résultats par des pairs, mais également de l'ensemble du processus de recherche. Des résultats sont « cohérents » s'ils s'intègrent aux connaissances similaires présentes dans l'agora scientifique, y compris les savoirs quantitatifs.

Si plusieurs chercheurs discutent de la pertinence du croisement d'approches qualitatives et quantitatives, l'ouvrage de Creswell (2003 : 211-213) fait exception et discute de manière exemplaire différents modèles qu'ils tentent d'opérationnaliser. Le chercheur peut réaliser les phases qualitatives et quantitatives de manière simultanée ou en concurrence. Un exemple serait celui d'entreprendre un projet avec une phase exploratoire qualitative puis tenter d'explorer des possibilités de généralisation dans une deuxième phase qui serait alors quantitative. La priorité donnée à l'une ou l'autre des méthodes selon les phases de la recherche (collecte et analyse) peut aussi être développée. Ainsi, le chercheur peut prioriser une analyse quantitative pour s'assurer de la représentativité de certaines dimensions qui prévalent dans une population donnée pour ensuite les explorer de manière qualitative. Le chercheur peut aussi faire varier le moment d'intégration des deux méthodes dans le processus de la recherche. À ce titre, il est possible pour une même recherche de ne pas recueillir deux corpus de données, l'un dédié à la portion qualitative, l'autre à celle quantitative, mais plutôt de penser leur structuration à travers un même corpus. Un exemple pourrait être la transformation de données d'entrevues qualitatives en données quantitatives ouvertes afin d'effectuer des manipulations statistiques et par la suite les mettre en relation avec des échantillons de données généralisables. Cette dernière option est la plus complexe à réaliser car elle nécessite beaucoup de moyens (temps et financement). En effet, la généralisation demande un nombre important d'observations, alors que l'analyse en profondeur est relativement lourde à gérer et se voit quant à elle limitée à un nombre restreint de cas. Or, tel qu'il sera ci-après exposé, le projet de recherche développé pour appuyer la thèse présentée ici dispose d'un imposant corpus de données qualitatives permettant de s'inscrire dans cette dernière perspective.

Enfin, l'étude de la mobilité au cours du vieillissement vise également, outre la combinaison d'une analyse qualitative et quantitative, à suivre un même individu à travers le temps. Plutôt que des comparaisons transversales, c'est-à-dire entre des groupes de personnes d'âges différents, l'objectif est d'explorer le cheminement de mêmes individus au cours de leur vieillissement. Il s'agit ainsi de saisir la situation actuelle d'une personne âgée (à un temps t) à la lumière d'une situation passée (à un temps $t-1$). En plus de décrire et de comparer la mobilité dans ses dimensions objectives à deux moments, cette perspective tente d'expliquer les cheminements et les trajectoires des individus à travers leur vieillissement. Une telle approche longitudinale se distingue également de l'approche rétrospective qui exploite le passé de l'individu mais par le biais de sa perception d'événements antérieurs. Les approches longitudinales ont la

spécificité de permettre la validation de manière objective et subjective de deux moments dans le parcours d'un même individu.

Ainsi, en proposant d'étudier la mobilité dans la vieillesse, par le biais des concepts de *motilité* et de *déprise*, cette thèse offre plusieurs opportunités d'innovation au niveau méthodologique. D'une part, la dimension territoriale (géographique) de la mobilité offre une occasion unique de croisement des dimensions objectives et subjectives du territoire pratiqué par l'individu vieillissant, qu'elles soient mesurées quantitativement ou qualitativement. D'autre part, l'intégration de la dimension temporelle fournit l'occasion de croiser les approches qualitatives et quantitatives de manière à compléter leurs caractéristiques respectives.

2.2. Cadre opératoire

2.2.1. Données disponibles et milieu d'étude

Le projet de thèse s'est structuré autour d'un programme de recherche (Després & Fortin, 1997) et les données qu'il a générées. Plus spécifiquement, il s'inscrit dans la poursuite de deux mémoires de maîtrise, l'un sur la mobilité quotidienne de banlieusards vieillissants (Daris, 2003), l'autre sur les aspirations résidentielles d'ânés vieillissant en banlieue (Lord, 2004). Ce programme de recherche, la *Banlieue revisitée* (Fortin *et al.*, 2002), s'est intéressé au vieillissement physique et social de la première couronne de banlieues de l'agglomération de Québec. L'étude longitudinale sur laquelle s'appuie la thèse n'a ainsi pas donné lieu au recrutement de nouveaux volontaires, procédant plutôt par une relance auprès des répondants du projet la *Banlieue revisitée* interrogés en 1999. La définition du projet de recherche a ainsi été en partie dictée par les données disponibles. C'est par le biais de données structurées par des travaux antérieurs et d'une connaissance fine du milieu de recherche qu'un tel projet a pu être réalisé.¹⁷

Les données analysées sont issues du corpus de 173 entrevues réalisées par le GIRBa auprès de banlieusards (Fortin *et al.*, 2002). Elles ont été menées au domicile des propriétaires de maison unifamiliale de type bungalow à l'été 1999 par une équipe d'interviewers membre du GIRBa. Les répondants ont été

¹⁷ Mener une telle étude longitudinale, réinterrogeant les sujets six ans après la première entrevue, aurait été difficile dans le cadre d'une thèse de doctorat menée par un seul étudiant sans l'apport des ressources humaines et financières du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) ayant dirigé le projet la *Banlieue revisitée*.

recrutés par l'entremise d'un feuillet informatif distribué dans des quartiers de banlieue édifiés dans les années 1950-60. Ces banlieues pavillonnaires correspondent typiquement aux banlieues édifiées ailleurs au Canada, aux États-Unis et en Australie dans la période de la croissance économique qui a suivi l'après deuxième Guerre mondiale (Frey, 2003 ; Greenwald, 2004 ; Patterson, 1997 ; Vachon & Luka, 2002).¹⁸ Ces quartiers sont typiquement ceux de la « classe moyenne », voire même plutôt favorisée pour certains secteurs plus près des quartiers centraux. Ces milieux où l'on retrouvait à l'origine des familles avec enfants sont maintenant nettement plus diversifiés socio-économiquement (Després & Fortin, 2001). Si on y observe maintenant pauvreté et de précarité dans certains secteurs, ces banlieues conservent un niveau de vie relativement aisé.

Des 173 banlieusards rencontrés en entrevues, l'étude longitudinale a retenu les 102 répondants âgés de 55 ans ou plus en 1999. Le vieillissement et la mobilité de trois groupes d'âge ont non seulement pu être comparés transversalement (les jeunes retraités 55-64 ans, les seniors 65-74 ans et les anciens 75 ans et plus), mais ils ont aussi pu faire l'objet d'un suivi longitudinal. Le choix de ces groupes d'âge a été fait, d'une part, pour comparer les résultats de la thèse à la littérature scientifique et professionnelle disponible et, d'autre part, de manière à bien appréhender la réalité sociale québécoise.¹⁹ Si de telles délimitations d'âge sont discutables, notamment avec l'allongement de l'espérance de vie en santé, elles ont principalement été retenues pour des fins de comparaisons de différents stade dans la vieillesse, voire de générations (jeunes retraités vs anciens).²⁰

La thèse dispose donc d'un « groupe » de banlieusards volontaires et non d'un « échantillon » représentatif. Ainsi, même si la thèse utilise des méthodes d'analyses quantitatives, croisées à des méthodes qualitatives, elle ne vise pas la généralisation à l'ensemble des personnes âgées vivant en banlieue. La démarche derrière le développement de la thèse est fondamentalement qualitative. La

¹⁸ Ces banlieues sont comprises dans les deux grands axes de développement de l'agglomération de Québec, soit l'axe de la Basse-Ville avec les arrondissements de Beauport, de Charlesbourg et de Duberger (Québec), ainsi que l'axe de la Haute-Ville avec l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery.

¹⁹ En effet, le seuil des 55 ans est celui du début de la prise de la retraite, celui des 65 ans de la pension gouvernementale et enfin les 75 ans réfèrent à l'entrée dans le grand âge avec un plus grand risque de fragilisation.

²⁰ Dans un souci de simplification, la thèse utilise le terme « personne âgées », bien qu'en 1999 ont retrouvaient des individus récemment retraités. Ces mêmes personnes ont cependant plus de 61 ans au deuxième volet de la recherche en 2006.

méthode et les résultats sont par contre transférables à d'autres banlieues du même type au sens de Lincoln & Guba (1985).²¹

2.2.2. Procédure de recherche

La figure 2.1 présente les étapes de la recherche qui articulent l'approche longitudinale. Elle débute au temps 1 en 1999 avec 102 entretiens (T1-1999). De ces entretiens en profondeur menés en tête-à-tête, des informations sur les pratiques de mobilité ont été extraites et spatialisées à l'échelle individuelle, ce qui a permis de structurer un *espace d'action* (cf. Chapitre n°1, section 1.1.4., page 16) et de mettre ce dernier en relation avec l'expérience individuelle du territoire pour chacune des personnes rencontrées.

Près de sept années plus tard, soit en 2006 (T2.1-2006), 91 de ces 102 personnes ont pu être retracées et relancées par téléphone pour les inviter à participer au deuxième volet de la recherche.²² De celles-ci, 57 ont accepté de répondre à un questionnaire postal mettant à jour notamment les dimensions de la mobilité explorées dans les entretiens de 1999. Ces informations ont permis, d'une part, de spatialiser les pratiques de mobilité sur le territoire en 2006 et de les comparer à celles de 1999, et d'autre part, de confronter les comportements résidentiels des répondants à leurs aspirations révélées six années plus tôt.

Sur la base de ces changements, mais également face à l'évolution de la santé et de l'autonomie des banlieusards, 22 des 57 personnes âgées ayant répondu au questionnaire postal ont accepté de participer à une deuxième série d'entretiens en profondeur. Cette dernière étape (T2.2-2006) a permis de comparer la situation de 2006 à celle de 1999 dans ses dimensions à la fois objectives et subjectives, tout en prenant en compte la dimension spatiale.

²¹ Cela dit, il s'agit d'un groupe d'individus relativement imposant pour une recherche qualitative, ce qui n'a jamais été observé auparavant dans la littérature empirique, tant sur la mobilité des aînés qu'en gérontologie environnementale de manière plus large.

²² Les informations sur les répondants de 1999 détenues par le GIRBa ont été utilisées en croisant les noms de répondants, leurs adresses ou leurs numéros de téléphone dans les bases de données à accès public disponibles sur Internet.

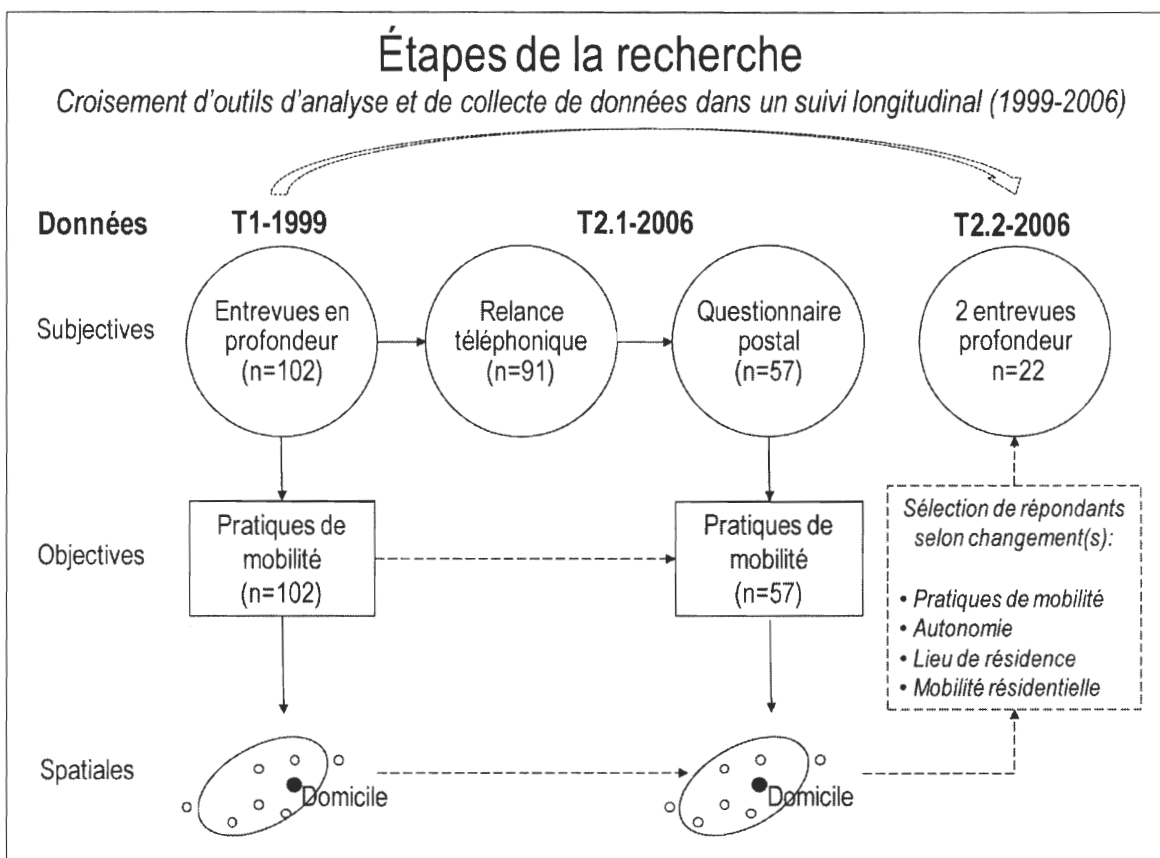


Figure 2.1. Opérationnalisation de l'approche longitudinale à l'étude de la mobilité

Les répondants qui ont participé aux entretiens en profondeur, tant en 1999 qu'en 2006, ont répondu à des questions ouvertes leur permettant de s'exprimer librement. L'étape intermédiaire du questionnaire postal, qui visait principalement la collecte d'information factuelle pour la mise à jour des pratiques de mobilité, était composée de questions fermées avec cependant la possibilité pour le répondant de noter ses commentaires (annexe n°2, page 196). Ces outils de collecte de données ont généré deux types de données - objectives ou subjectives - qui ont été analysées avec des méthodes conséquentes. Le premier type de données concerne les déplacements des répondants, les commerces et services qu'ils fréquentent, ainsi que leurs habitudes de sorties. Le second type de données porte sur leur ouverture à l'utilisation de différents moyens de transport ainsi que sur les significations qu'ils associent à l'automobile, à la vie en banlieue ainsi qu'à leur mobilité quotidienne et à leur situation résidentielle.

L'opérationnalisation du modèle théorique discuté au chapitre n°1 (section 1.3., page 25) tente ainsi de mettre en lumière des relations, d'une part, entre les caractéristiques socio-économiques et santé des personnes âgées, notamment leur âge et leur autonomie, celles de leur environnement résidentiel, et d'autre part, leurs pratiques, représentations et significations de la mobilité. Ainsi, les quatre articles de recherche constituant la thèse sont présentés en lien avec le cadre opératoire (figure 2.1., page 49), chacun ayant été réalisé à partir d'une approche spécifique à la relation aîné-environnement. Les sections qui suivent présentent la méthodologie de chacun des articles, les données qu'ils ont mobilisées ainsi que les questions et hypothèses de recherche sous-jacentes.

2.2.1.1. Comprendre les aspirations d'aînés à vieillir en banlieue

Le premier article (chapitre n°3, page 61) examine les aspirations résidentielles de banlieusards aînés de manière à comprendre leur attachement à la banlieue dans le contexte de leur vieillissement et de leur dépendance à l'automobile. Partant des entretiens qualitatifs de la *Banlieue revisitée* réalisés à l'été 1999, l'article porte sur les aspirations résidentielles et sur les significations du « chez-soi » de 87²³ des 102 répondants. Âgés de 55 à 82 ans en 1999, ces personnes sont réparties entre 54 hommes et 33 femmes.

Les sujets ont répondu à un guide d'entretien comportant 65 questions ouvertes et semi-ouvertes. Ils ont pu s'exprimer librement sur leur ouverture à différentes formules d'habitation, sur diverses options résidentielles disponibles en banlieue ainsi que sur les significations du « chez-soi ». Les entrevues ont été enregistrées, transcrites puis codées en unités sémantiques dans le logiciel Nud*Ist (4.0) ; cette base de données a servi à l'analyse qualitative (Miles & Huberman, 1984 ; Giorgi, 1989). Les deux questions suivantes ont été explorées par le biais de l'analyse de discours :

- 1) Quelles sont les aspirations et les préférences résidentielles des banlieusards vieillissants et âgés ?
- 2) Quelles sont les significations du « chez-soi » associées au logis et au quartier de banlieue des banlieusards vieillissants et âgés ?

²³ Quinze répondants ont été exclus pour les analyses de la thèse pour l'année 1999, dix étant travailleurs, cinq autres ayant refusé de dévoiler leur âge. L'ensemble de 102 répondants a toutefois fait l'objet de la relance en 2006.

Les hypothèses de travail pour cette étape portent, d'une part, sur les caractéristiques morphologiques et fonctionnelles de la banlieue et sur les complications qu'elles posent aux personnes âgées aspirant à y vieillir, et d'autre part, sur les motivations qui sous-tendent les aspirations des aînés à vieillir dans un milieu de vie fonctionnellement peu adapté aux besoins des personnes appelées à être limitées dans leur autonomie et leurs compétences en *motilité*. En ce sens, l'hypothèse de travail stipule que les banlieusards âgés préfèrent contourner les problèmes quotidiens liés notamment leur mobilité de manière à conserver un logis et un quartier riches en significations affectives ainsi qu'un milieu de vie où l'adaptation est facilitée par la maîtrise et la familiarité des dimensions physiques et sociales du milieu de vie.

2.2.2.2. Appréhender la mobilité dans un contexte de vieillissement à domicile

Le deuxième article (chapitre n°4, page 80) porte sur le même sous-groupe de 87 répondants rencontrés en 1999 (section 2.2.2.1., page 46). Dans un contexte où ces banlieusards âgés aspirent à vieillir en banlieue le plus longtemps possible, l'article s'intéresse à leurs pratiques de mobilité quotidienne sur le territoire ainsi qu'à leurs modes de vie, tels qu'observés en 1999. Cette étape examine la mobilité spatialisée des répondants en lien avec les concepts d'*espace d'action* (Dijst, 1999) et de *motilité* (Kaufmann, 2004, 2008). Dans un premier temps, l'analyse propose une typologie des répondants à partir de leurs pratiques de déplacement et des lieux régulièrement fréquentés sur le territoire. Cette typologie est structurée sur la base d'indices issus d'une analyse centrographique de la localisation de commerces et de services régulièrement fréquentés par les répondants. Dans un deuxième temps, chaque type de mobilité est étudié de manière qualitative, à la lumière des significations associées par les répondants à leurs pratiques spatiales observées. La pratique objective du territoire et les représentations subjectives de l'automobile et de la vie en banlieue sont mises en relation. Trois questions de recherche sous-jacentes à cette étape de la recherche :

- 1) Quelles sont les pratiques de mobilité d'un individu vieillissant sur le territoire de la banlieue?
- 2) Quelles sont les caractéristiques de l'*espace d'action* formé par ces pratiques de mobilité?
- 3) Comment sont vécues ces pratiques de mobilité du point de vue du banlieusard vieillissant?

Une des hypothèses de travail de cet article suggère que les stress entre l'aîné et son environnement apparaissent inévitablement avec l'âge et se répercutent sur l'une ou l'autre des dimensions de la *motilité*. En effet, outre les difficultés que pose la forme urbaine de la majorité des banlieues pavillonnaires en

termes d'accessibilité, le vieillissement, même en bonne santé, affecte les compétences de l'individu dans sa mobilité quotidienne, notamment en termes d'acuité sensorielle pour l'automobiliste (Fozard, 2000). Ces limitations sensorielles, mais aussi corporelles et cognitives peuvent avoir des incidences sur la *motilité* (ou la capacité « motile » des aînés) (Whelan *et al.*, 2006). En effet, au Québec la possibilité de conserver un permis de conduire repose sur des critères rigoureux appliqués par la Société d'assurance automobile du Québec à partir du quatrième âge.²⁴ Par ailleurs, percevant ses réflexes diminués, la personne âgée peut décider volontairement de moins se déplacer, voire de restreindre au strict minimum les sorties (Parker *et al.*, 2001 ; Polzin & Page, 2006 ; Whelan *et al.*, 2006), sans que cette situation ne signifie qu'elle ne soit objectivement plus apte à se déplacer, mais plutôt que son appropriation de sa *motilité* soit diminuée.

2.2.2.3. Suivre l'évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse

Un troisième article (chapitre n°5, page 112) présente le suivi comparatif des 102 répondants de plus de 55 ans rencontrés par le GIRBa en 1999 et relancés en 2006. Des 91 répondants retracés six ans après la première entrevue, 57 ont accepté de participer au suivi longitudinal qui visait à mettre à jour l'évolution de leurs pratiques de mobilité et de leurs aspirations résidentielles ; il s'agit donc d'un taux réponse de plus de 60%. Ce portrait comparatif a notamment permis de mettre à jour la typologie de mobilité développée en 1999. Un questionnaire auto-administré de 32 questions a été envoyé aux répondants (annexe n°2, page 196), accompagné d'une lettre de présentation et d'une enveloppe de retour préaffranchie. Ces derniers y ont décrit leurs aspirations résidentielles, leurs habitudes de déplacements, les lieux de consommation visités régulièrement ainsi que leur niveau d'autonomie en 2006. Cette étape de la recherche a permis d'explorer les questions suivantes :

- 1) Quelles sont les choix et les aspirations résidentiels des banlieusards près de sept années après la première consultation?
- 2) Quels sont les changements observables dans leurs pratiques de mobilité dans l'intervalle des deux consultations :

²⁴ En effet, à partir de 80 ans, la loi oblige les titulaires d'un permis de conduire âgés de 75 ans ou plus à subir, chez un professionnel de la santé, un examen médical et optométrique ; après 80 ans ces examens ont lieu à chaque deux ans.

- a) Quelles sont les caractéristiques physiques et fonctionnelles des lieux fréquentés sur le territoire (les nouveaux et ceux abandonnés)?
- b) Quelles sont les différences dans les pratiques de mobilité selon les principales caractéristiques socio-économiques et de santé?
- c) Quels sont les effets d'une perte d'autonomie ou d'une modification de la structure de ménage sur les pratiques de mobilité quotidienne?

Les deux hypothèses de travail pour cette étape concernent essentiellement les formes et les modalités de l'évolution des pratiques de mobilité des aînés sur le territoire. Elles partent du postulat que si l'*espace d'action* d'un individu vieillissant peut diminuer en superficie, certains indicateurs de la mobilité des individus vieillissants peuvent demeurer stables, notamment le nombre de sorties et le nombre de lieux visités sur le territoire. La première hypothèse suggère que pour les aînés les plus mobiles, le vieillissement selon le mode de vie adopté durant la vie active est observé jusqu'au seuil des 75 ans, seuil où la mobilité décline drastiquement. La deuxième hypothèse propose que pour les aînés les moins mobiles, on observe la conservation d'un territoire relativement étendu, mais accompagnée d'un nombre de sorties et de lieux visités qui diminue graduellement. Ces deux hypothèses ont guidé les analyses statistiques descriptives des changements observés.

2.2.2.4. Comprendre l'évolution de l'expérience de la ville dans la vieillesse

Le quatrième article (chapitre n°6, page 146) analyse une nouvelle série d'entretiens qualitatifs effectuée en 2006 (entretiens comparables à ceux de 1999) examinant l'expérience et les significations des changements dans la *motilité* des répondants à la lumière du concept de déprise (Clément *et al.*, 1999). Parmi les 57 répondants qui ont répondu au questionnaire postal de 2006, 22 répondants âgés de 61 à 89 ans ont été retenus pour deux entretiens au printemps 2006, à une semaine d'intervalle. Il s'agit de sujets qui ont vu soit leurs pratiques du territoire, leur autonomie ou leur situation résidentielle se transformer, ou encore une combinaison de ces éléments. Le premier entretien (annexe n°4, page 214) visait à décrire la situation résidentielle de l'aîné et de sa famille en 2006 ainsi que l'évolution de sa vie quotidienne depuis 1999. L'entretien de la deuxième rencontre (annexe n°5, page 227) portait sur le vécu de l'aîné face aux changements observés dans ses pratiques de mobilité quotidienne sur le territoire. Pour faciliter la discussion, le répondant était invité à noter tous ses déplacements dans un carnet de bord (annexe n°6, page 238) pendant la semaine d'intervalle entre les deux entretiens. Au cours des deux rencontres, les

banlieusards ont pu s'exprimer librement sur leurs déplacements, leurs habitudes de sorties et de socialisation, leur ouverture à différents moyens de transport, ainsi que les significations que revêtent l'automobile et les sorties régulières.

Cette étape de la recherche visait à répondre aux questions suivantes :

- 1) Comment se transforment l'expérience et les significations du « chez-soi » et de la mobilité quotidienne, notamment l'auto-mobilité, pour des aînés vieillissant en banlieue ?
- 2) Comment les modes de vie et l'expérience résidentielle se transforment face aux stratégies d'adaptation de la mobilité quotidienne pour vieillir en banlieue ?

Dans le respect des prémisses méthodologique d'une approche de type qualitatif, cette étape de recherche est demeurée relativement ouverte. Sans énoncer d'hypothèses formelles, il est avancé que compte tenu des aspirations des aînés à vieillir à leur domicile, leurs difficultés à se déplacer au quotidien pourraient entraîner plusieurs problèmes, notamment des déménagements non désirés ou encore des situations d'isolement pour certains individus n'ayant pas la possibilité de changer de lieu de résidence et étant gravement limités dans leur autonomie. Cette étape de la recherche stipule aussi que le rapport au territoire et à la mobilité qu'offre la banlieue aux aînés dans ses dimensions objectives, subjectives et temporelles fait en sorte que ce milieu de vie (logis et quartier) signifie, au-delà de l'attachement affectif, un statut de personne autonome. L'individu vieillissant qui conserve son auto-mobilité et sa maison conserve également un statut et une identité sociale de banlieusard.

2.3. Éthique de la recherche

L'étude longitudinale ne comportait pas de risque direct pour les participants. Certains inconvénients pouvant survenir dans certaines circonstances, essentiellement pendant les deux entretiens, ont par ailleurs été envisagés. En effet, l'objet de recherche aborde des problématiques référant à des situations pouvant être chargées de sens et venant perturber considérablement le quotidien d'une personne vieillissante et de ses proches (décès du (de la) conjoint(e), maladie, autonomie, perte du permis de conduire, etc.). Dès le début de la démarche de relance (suivi téléphonique), le participant a été informé qu'il pouvait prendre le temps nécessaire pour réfléchir sur sa collaboration à l'étude longitudinale et que sa participation à une étape du projet n'entraînait pas l'obligation de s'impliquer jusqu'à la fin. De même,

lors des entretiens, le participant était assuré qu'il n'était pas obligé de répondre à toutes les questions, notamment celles qui l'indisposaient.²⁵ Enfin, étant donné l'âge des participants, des pauses étaient effectuées au besoin. Aucun entretien n'a dû être interrompu et reporté. Les 22 entrevues de 2006 ont été réalisées par l'étudiant-chercheur.

La recherche a été pour les aînés rencontrés une occasion d'échange et de réflexion sur les enjeux du vieillissement à domicile en banlieue.²⁶ Les questions de mobilité quotidienne et résidentielle ainsi que celle de l'accessibilité aux commerces, aux services ainsi qu'aux lieux de socialisation ont été au cœur des échanges avec l'étudiant-enquêteur. Les rencontres ont été menées de façon individuelle. Elles ont enfin fourni une occasion pour les aînés de réfléchir, d'une part, aux conséquences (individuelles, sociales, sociétales) du vieillissement de la population, et, d'autre part, aux possibilités d'aide et de services de soutien à domicile souvent inconnues de leur part.²⁷

La présentation de la recherche au participant pour le suivi longitudinal était effectuée en deux étapes. Premièrement, une prise de contact a été réalisée par courrier postal. Une lettre a été envoyée à tous les répondants qui en 1999 étaient âgés de 55 ans ou plus à la fin du mois de janvier 2006 (annexe n°1, page 193). Elle présentait les grandes lignes de la recherche, ses retombées scientifiques, les raisons motivant le suivi longitudinal et insistait sur l'importance pour les aînés de contribuer à l'avancement des connaissances scientifiques et des pratiques en matière d'aménagement. La lettre annonçait un appel téléphonique par l'étudiant-chercheur dans les jours suivant sa réception. La deuxième étape consistait en une relance téléphonique pour identifier les répondants qui seraient intéressés à participer au suivi longitudinal, via le questionnaire auto-administré et / ou une 2^e série d'entretiens.²⁸ Les entrevues ont été

²⁵ Le participant était bien informé qu'il n'y avait pas de bonne ou de mauvaise réponse et que sa situation résidentielle et son mode de vie quotidien demeuraient les principaux objets d'intérêt de la recherche.

²⁶ Elles ont été pour le participant une opportunité de rendre compte des réalités vécues en tant que personne vieillissante faisant le choix ou non de vieillir à domicile en banlieue et de s'exprimer sur des enjeux individuels et collectifs d'aménagement urbain.

²⁷ Rencontrés à deux reprises, les répondants ont réfléchi à la problématique du vieillissement ; ils sont dorénavant davantage conscientisés que des banlieusards aînés n'ayant jamais été confronté à une telle réflexion.

²⁸ Durant cette conversation téléphonique, les éléments présentés dans la lettre envoyée aux répondants étaient repris rapidement. Selon l'ouverture et la disponibilité des participants, le questionnaire postal leur était acheminé. Les répondants qui spécifiaient dans le questionnaire postal leur intérêt à participer à une 2^e série d'entrevues étaient recontactés pour convenir d'un rendez-vous à leur domicile. La date et l'heure étaient choisies par le participant.

menées aux mois de mars et d'avril 2006. Le consentement des répondants a été recueilli en leur faisant signer un formulaire (annexe n°3, page 211) au début de la première entrevue. Cette entente entre le participant et l'étudiant-chercheur garantissait l'anonymat au répondant dans les citations de ses propos.²⁹ Une procédure similaire a été appliquée aux entretiens, à leurs transcriptions et à leur codage.³⁰ Quant aux données spatiales utilisées par la recherche, elles réfèrent à un numéro d'entretien, soit en 1999 ou en 2006. La localisation des résidences des participants ainsi que les lieux qu'ils fréquentent sur le territoire réfèrent à des points génériques.³¹

²⁹ La gestion des formulaires de consentement a été assurée par l'étudiant-chercheur. Ils ont été conservés pendant la durée de la recherche dans un classeur verrouillé au GIRBa. Leur archivage s'est effectué indépendamment des questionnaires, dans des classeurs séparés en 2006. Un numéro de répondant différent de celui de 1999 a été utilisé de manière à préserver l'anonymat. Seul l'étudiant-chercheur a l'information permettant de relier les données de 1999 à celles de 2006. Tous les travaux, résultats et publications réfèrent uniquement au numéro. Seul l'étudiant-chercheur a accès aux formulaires de consentement et aux questionnaires remplis, documents qu'il a vus à séparer dès le début des travaux de transcription et de codification des entretiens.

³⁰ Les entrevues ont été enregistrées en format numérique (originellement en format .wav et compressé ensuite en format .mp3) et archivés dans un dossier informatique encrypté avec mot de passe. Elles ont été retranscrites intégralement, imprimées en format papier et archivées dans un classeur verrouillé. Une copie de sécurité d'un CD-ROM contenant les entretiens vocaux, les retranscriptions et la base de données qualitative accompagne les copies en papier dans le classeur. Seuls l'étudiant-chercheur et la directrice de recherche ont accès au classeur et au mot de passe.

³¹ Les cartes, bien que situant un numéro d'entretien dans l'espace (latitude/longitude), ne comportent aucun bâtiment résidentiel. Seuls les lieux publics sont explicitement identifiés (centre commerciaux, épiceries, etc.) pour faciliter la lecture des cartes.

Références

- Brais N (2000) *La dimension géographique de l'articulation vie professionnelle/vie familiale : stratégies spatiales familiales dans la région de Québec*. Québec, thèse de Doctorat, Université Laval.
- Casebeer AL & Verhoef MJ (2000) L'utilisation combinée des méthodes de recherche qualitatives et quantitatives pour améliorer l'étude des maladies chroniques. *Maladie chroniques au Canada* (18)3 (consulté en 09-2008, http://www.phac-aspc.gc.ca/publicat/cdic-mcc/18-3/d_f.html).
- Clément S, Drulhe 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*. Rapport de recherche, MiRe et CNAV (consulté en 03-2008, <http://infodoc.inserm.fr/serveur/vieil.nsf/854baebb9ae9b72b80256c01005b118e/85112a6a4951a5f9c1256969002d32ba?OpenDocument>).
- Cooper-Marcus C (1995) *House as Mirror of Self : Exploring the Deeper Meaning of Home*. Berkeley, Conari Press.
- Cresswell JW (2003) *Research Design - Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (2e édition). Thousand Oaks, Sage
- Daris A (2003) *Une perspective sociale des comportements de mobilité des résidents des banlieues anciennes de la région de Québec*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval (consulté en 03-2009, http://www.girba.crad.ulaval.ca/Articles/Memoire_Alexandra%20Daris_2003.pdf).
- Deslauriers JP (1991) *Recherche qualitative : Guide pratique*. Montréal, McGraw-Hill.
- Després C & Fortin A (1997) *La banlieue revisitée, Proposition de recherche*. Conseil de recherche en sciences humaines du Canada (CRSH 1999-2002).
- Dijst M (1999) Action space as a planning concept in spatial planning. *Journal of Housing and Built Environment* 14(2) : 163-182.
- Feyerabend P (1979) *Contre la méthode. Esquisse d'une théorie anarchiste de la connaissance*. Paris, Seuil / Points.
- Fielding N & Schreier M (2001). *On the Compatibility between Qualitative and Quantitative Research Methods*. *Qualitative Social Research* 2(1) (consulté en 01-2005, <http://qualitative-research.net/fqs/fqs-eng.htm>).

- Fortin A, Després C & Vachon G (dirs) (2002) *La banlieue revisitée*. Québec, Nota bene.
- Fozard JL (2000) Sensory and Cognitive Changes with Age, *In Mobility and Transportation in the Elderly*, Schaie WK & Pietrucha M (dirs). New-York, Springer (1-44).
- Frey W (2003) *Boomers and Seniors in the Suburbs : Aging Patterns in Census 2000*. Washington, The Brooking Institution 20.
- Gérard H (1998) *Quantitatif, qualitatif : même combat !* Séminaire méthodologique en sciences humaines et sociales. Ouagadougou, 6-10 avril 1998 (consulté en 09-2008, http://www.dvlp.ucl.ac.be/pic_ucl_uam/hg_quantitatif_qualitatif_meme_combat_Hubert_Gerard.html).
- Giorgi A (1989) One Type of Analysis of Descriptive Data : Procedures Involved in Following a Scientific Phenomenological Method. *In Methods*, P Howell (dir). Dallas, Saybrook Publishing Company (39-61).
- Greenwald MJ (2004) New urbanism as a factor in the mobility of the elderly. *In Culture, Environmental Action and Sustainability*, Mira RG, Saucedo-Cameselle JM & Romay-Martinez J (dirs). Cambridge, Hogrefe & Huber (351-383).
- Houle G (2003) L'histoire de vie ou le récit de pratique, *In Recherche sociale, de la problématique à la collecte des données*, Gauthier B (dir). Québec, Presses de l'Université du Québec (317-332).
- Kaufmann V (2008) *Les paradoxes de la mobilité*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann V, Bergman MM & Joye D (2004) Motility : Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4) : 745-756.
- Laperrière (1997) Les critères de scientificité des méthodes qualitatives, *In La recherche qualitative : Enjeux épistémologiques et méthodologiques*, Poupart J, Deslauriers JP, Groulx LH, Mayer R & Pires A (dirs). Boucherville, Gaétan Morin (365-389).
- Laperrière A (2003) L'observation directe, *In Recherche sociale, de la problématique à la collecte des données*, Gauthier B (dir). Québec, Presses de l'Université du Québec (269-291).
- Lawton MP (1998) Environment and aging : Theory revisited. *In Environment and Aging - A Focus on Housing*, Scheidt RJ & Windley PG (dirs). London, Greenwood Press (1-31).
- Lincoln YS & Guba EG (1985) *Naturalistic Inquiry*. Thousand Oaks, Sage.

- Lord S (2004) *Les aînés face à leur avenir résidentiel : le cas de résidents de banlieues de Québec*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval.
- Murphy JW & Longino CF (1992) What is the justification for a qualitative approach to ageing studies? *Ageing and Society* 12 : 143-146.
- Oswald F & Wahl HW (2005) Dimensions of the meaning of home in later life. *In Home and Identity in Late Life : International Perspectives*, Rowles GD & Chaudhury H (dirs). New-York, Springer (21-45).
- Oswald F, Hieber A, Mollenkopf H, & Wahl HW (2002) *Towards the Fit of Environmental Needs and Available Conditions in Different Urban Neighbourhoods and Its Impact on Outdoor Place Attachment*. Conférence présentée dans le cadre de la 17e conférence de l'International Association of People-Environment-Studies (IAPS) (25-27 Juillet).
- Parker D, Macdonald L, Slutcliffe P & Rabbit P (2001) Confidence and the older drivers. *Aging and Society* 21 : 169-182.
- Pastinelli (2003) *Seul et avec l'autre, La vie en colocation dans un quartier populaire de Québec*. Les Presses de l'Université Laval.
- Patterson PK (1997) *New urbanism and the elderly in urban and suburban neighbourhoods*. Portland, Thèse de doctorat, Portland State University.
- Pires A (1997) De quelques enjeux épistémologiques d'une méthodologie générale pour les sciences sociales, *In La recherche qualitative : Enjeux épistémologiques et méthodologiques*, Poupart J, Deslauriers JP, Groulx LH, Mayer R & Pires A (dirs). Boucherville, Gaetan Morin (3-54).
- Polzin S & Page O (2006) *Transit Use Viability Among Older Drivers Losing Driving Privileges*. Tampa, National Center For Transit Research (NCTR), University of South Florida.
- Poupart J, Deslauriers JP, Groulx LH, Mayer R & Pires A (1997) *La recherche qualitative : Enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Boucherville, Gaetan Morin.
- Rubinstein RL (1998) The Phenomenology of Housing for Older People. *In Environment and Aging Theory : A Focus on Housing*, Scheidt RJ & Windley PG (dirs). Westport, Greenwood Press (89-109).
- Savoie-Zajc L (2003) L'entrevue semi-dirigée, *In Recherche sociale, de la problématique à la collecte des données*, Gauthier B (dir). Québec, Presses de l'Université du Québec (293-316).
- Sawyer A (2000) *Realism and Social Science*. Thousand Oaks, Sage.

Vachon G & Luka N (2002) L'ère du bungalow : Portrait urbain et architectural, *In La banlieue revisitée*, Fortin A, Després C & Vachon G (dirs). Québec, Nota bene (13-48).

Wenger CG (1999) Advantages gained by combining qualitative and quantitative data in longitudinal study. *Journal of Aging Studies* 13(4) : 369-376.

Whelan M, Langford J, Oxley J, Koppel S & Charlton J (2006) *The elderly and mobility*. Victoria, Monash University Accident Research Center.

Chapitre 3

3. Vieillir en banlieue pavillonnaire : Entre choix et contraintes³²

³² Chapitre publié sous : S Lord (sous presse) Vieillir en banlieue pavillonnaire : Entre choix et contraintes. *In Choix résidentiels*, Lévy J-P, Authier J-Y & Bonvalet C (dirs). Lyon, Presses Universitaires de Lyon (à paraître en septembre 2009).

3.1. Introduction

Les premières générations de banlieues pavillonnaires des années 1950 entourant les grandes agglomérations canadiennes, états-uniennes et australiennes sont maintenant habitées par un bon nombre d'aînés (Greenwald, 2004 ; Patterson, 1997), la région de la Ville de Québec ne faisant pas exception (Fortin, Després & Vachon, 2002). Ce vieillissement social risque de se poursuivre puisque les nord-américains âgés de plus de 65 ans ont une faible mobilité résidentielle (AARP, 2000 ; Ostrovsky, 2004). Plusieurs des acheteurs d'origine étant encore en place aujourd'hui. Le vieillissement de ces banlieues est aussi physique, plusieurs infrastructures et équipements sont à revoir selon les caractéristiques des banlieusards actuels (Fortin *et al.*, 2002).

Or, ces quartiers ont été édifiés pour des familles avec enfants et non pour des personnes vieillissantes ou limitées dans leur autonomie. Constituées majoritairement de pavillons unifamiliaux, ces zones résidentielles sont structurées *par et pour* l'automobile. On y trouve peu de services de proximité, les déplacements à pieds ainsi que les conditions d'attente du transport en commun sont peu adaptés aux besoins d'une personne dont l'autonomie est fragilisée.

À l'heure des orientations gouvernementales québécoises visant le soutien à domicile (MSSS, 2003), ce support devra s'effectuer là où réside maintenant une majorité d'aînés, c'est-à-dire en banlieue (Morin *et al.*, 2000). Le vieillissement en milieu pavillonnaire pose ainsi plusieurs défis d'aménagement, mais soulève également des questions éthiques liées à la liberté de choix en matière d'habitation. Au-delà de motivations environnementales liées à la requalification durable de ces territoires, la capacité des banlieues pavillonnaires à bien servir les besoins de la population actuelle et celle à venir est impérative. Des conditions d'habitation pouvant devenir précaires et l'exclusion sociale possible pourraient bien se révéler comme des effets négatifs induits par la morphologie des banlieues, de par l'absence d'options résidentielles adaptées disponibles ainsi qu'un accès limité à la mobilité, qu'elle soit résidentielle ou quotidienne.

Peu de recherches québécoises témoignent de la situation résidentielle quotidienne des aînés banlieusards, d'une part, et de ce que sous-tendent leurs choix résidentiels, d'autre part (Després & Lord, 2005 ; Lord, 2004). C'est dans cette perspective que la présente étude a exploré les aspirations et préférences résidentielles ainsi que les significations du « chez-soi » pour un groupe de banlieusards

vieillissants et âgés. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre d'une recherche longitudinale portant sur les rapports entre la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne dans un processus de vieillissement. Sont ici présentés les résultats de la première série de données pour la portion ayant trait à la mobilité résidentielle. Il s'agit d'une relecture de données colligées en 1999 dans le cadre du projet *La banlieue revisitée* (Fortin, Després & Vachon, 2002) du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) de l'Université Laval à Québec au Canada. Une étude similaire avec les répondants de plus de 65 ans a fait l'objet d'un mémoire de maîtrise (Lord, 2004). Afin de préparer les bases du suivi longitudinal, une cohorte de banlieusards plus jeunes (55 à 64 ans) a été ajoutée aux analyses. Les deux questions suivantes ont été explorées dans une perspective transversale selon l'âge :

- Quelles sont les aspirations et les préférences résidentielles des banlieusards vieillissants et âgés ?
- Quelles sont les significations du « *chez-soi* » associées au logis et au quartier de banlieue des banlieusards vieillissants et âgés ?

3.2. Expérience résidentielle, au-delà d'aspects fonctionnels

L'objet de recherche a été abordé sous l'angle des relations personne-milieu, de manière à considérer l'individu à la fois dans son environnement physique immédiat et dans son environnement socioculturel (Moser & Weiss, 2003). L'étude s'inscrit ainsi dans le champ des relations aîné-environnement et plus spécifiquement sous le paradigme de l'Environmental-Press³³ (Walh & Weisman, 2003). De manière plus spécifique, la mobilité résidentielle, déménagement ou stabilité, a été investiguée par l'entremise des concepts d'aspirations (Auger & Chombart de Lauwe, 1994) et de préférences résidentielles (Francescato, 1997). Une approche fonctionnaliste (Lawton, 1986 ; 1998) a été combinée à une autre expérientielle (Rubinstein, 1998). L'analyse ne s'est pas limitée à relever des facteurs d'influence à quitter ou à demeurer dans son domicile, mais aussi aux sens qu'attribue l'aîné à sa vie quotidienne et à son milieu résidentiel.

Les aspirations résidentielles correspondent à des désirs, à un idéal résidentiel. Sans être complètement détachées des besoins, les aspirations résidentielles vont au-delà de ces derniers. Les aspirations sont

33. Selon cette approche théorique, l'environnement (physique et social) dans lequel évolue l'individu vieillissant est à la fois sources de difficultés et de ressources. Selon son niveau d'autonomie, la personne âgée trouvera confort, stimulation et possibilité d'adaptation dans un environnement offrant un niveau de support correspondant à ses capacités et ses aspirations. Un environnement comportant trop d'obstacles génère des impacts négatifs sur la personne limitée dans son autonomie, alors qu'un support trop élevé est peu stimulant pour un individu autonome.

tournées vers une fin, un but, un objet et correspondent à des désirs, à ce qui est admis et jugé comme « idéal » selon un contexte socioculturel donné. Quant aux préférences résidentielles, elles réfèrent à une situation résidentielle hypothétique. Elles sont influencées par le profil socio-économique, le mode de vie, mais aussi par la satisfaction du logement actuel et de ceux passés. Les aspirations et préférences résidentielles ont une résonance individuelle et collective. Elles s'inscrivent dans les cadres normatifs promus socialement dans lesquels l'individu se situe, s'identifie et se distingue. À bien des égards, l'articulation de ces concepts rejoint le concept d'identité territoriale (ou settlement-identity) de Feldman (1996). Un individu recherchera une façon d'habiter un lieu dans un rapport identitaire à un espace valorisé et valorisant.

L'exploration de ces concepts a pu compter sur la disponibilité des 173 entrevues en profondeur menées en 1999 par le GIRBa. Les 102 sujets de plus de 55 ans de cette enquête ont été retenus. De ce nombre, 15 ont été exclus, 10 étaient encore des travailleurs, 5 autres ont refusé de dévoiler leur âge. Trois groupes ont été formés avec 54 hommes et 33 femmes : 32 *jeunes retraités* (55-64 ans), 32 *seniors* (65-74 ans) et 23 *anciens* (plus de 75 ans). Les entrevues ont été menées au domicile du répondant avec des propriétaires de bungalow de la première couronne de banlieues de l'agglomération de Québec au Canada. Il s'agit d'un échantillon non-aléatoire de volontaires qui n'est pas généralisable. Les entrevues ont été dirigées avec un guide d'entretien utilisant des questions ouvertes. Les banlieusards ont pu exprimer librement leurs pensées sur l'attrait qu'ont pour eux diverses formules d'habitation, sur leur ouverture à différentes options résidentielles et sur les significations du « chez-soi ». Un engagement de confidentialité a été conclu entre la personne interviewée et le GIRBa. Bien que l'échantillon ait permis de réaliser des statistiques descriptives, l'étude visait l'analyse de discours des répondants. Suivant les principes de l'analyse qualitative, les entrevues ont été enregistrées, transcrites et codées en unités sémantiques. L'ensemble de ces unités a été organisé pour mener une analyse transversale sur l'ensemble des entrevues avec l'aide du logiciel Nud*Ist (4.0).

La majorité (64/87) des banlieusards rencontrés a un conjoint. Plusieurs (28/87) cohabitent avec un enfant de plus de 25 ans, un frère/sœur ou un locataire. Le tiers possède un revenu entre 30 000 \$ et 50 000 \$. Les revenus des personnes seules (23/87), en majorité des femmes, sont moins élevés. Une majorité habite leur quartier ou leur maison actuelle depuis plus de 30 ans (56/87). La moitié a effectué moins de deux déménagements dans sa vie (46/87) ; 10 ont quitté le logis familial pour leur maison actuelle. Le tiers

avait un métier nécessitant des études universitaires. 16 femmes ont passé leur vie au foyer sans travail rémunéré. La quasi-totalité (81/87) appartient à un ménage possédant une voiture. Les données disponibles révèlent les associations significatives usuelles liées à la féminisation de la vieillesse.

Le groupe des *jeunes retraités* compte 20 hommes et 12 femmes. Aucun sujet de ce groupe n'utilise régulièrement le transport en commun pour se déplacer. Tous les *jeunes retraités* se perçoivent en bonne santé. Leur situation résidentielle peut être qualifiée de « sans problème ». Le groupe des *seniors* compte 22 hommes et 10 femmes. Une seule répondante vit seule sans voiture. Quatre affirment avoir des problèmes de santé, quatre autres de légères limitations. Les *seniors*, même si certaines limitations d'autonomie sont perçues, présentent aussi une situation résidentielle sans difficulté majeure. Le groupe des *anciens* compte 11 hommes et 12 femmes. Deux hommes et trois femmes ne possèdent pas d'automobile. Pour deux d'entre eux la cohabitation permet d'avoir accès à une voiture. Les trois autres dépendent d'un enfant ou d'un voisin pour se déplacer. Quatre des cinq sujets sans permis de conduire utilisent le transport en commun. Près de la moitié des *anciens* affirme avoir une autonomie limitée. Une majorité de femmes habite seule, mais aucune n'a de problème d'autonomie sérieux. On observe des limitations fonctionnelles ou de mobilité chez un *ancien* sur deux.

3.3. Des banlieusards face à leur avenir résidentiel

3.3.1. Des aspirations résidentielles unanimes pour vieillir en banlieue

Depuis le milieu des années 1980, la recherche montre avec force les aspirations des banlieusards âgés à demeurer le plus longtemps possible dans leur milieu de vie (AARP, 2000 ; Krout *et al.*, 2003 ; Roy *et al.*, 1996 ; Wagnild, 2001), et leurs préférences pour la banlieue avant tout autre endroit (Grove & Wilson, 1992). Aux États-Unis, c'est dans une proportion d'environ 80 % que les banlieusards de plus de 55 ans aspirent à vieillir en banlieue, et ce désir semble augmenter avec l'âge (AARP, 2000, p. 26). La figure 3.1 montre que les banlieusards rencontrés dans l'agglomération de Québec ne font pas exception. À la question « Avez-vous l'intention de déménager à plus ou moins long terme ? », près de neuf répondants sur dix (76/87) désirent vieillir en banlieue. Aucune différence n'est présente selon l'âge, la durée d'établissement et le métier exercé avant le passage à la retraite. Le genre et la perception de la santé ne ressortent pas plus comme des variables significatives. Par contre, le fait de vivre seul ou non ($X^2 : 8,256 ; p : 0,041$) ainsi que le niveau de revenus ($X^2 : 22,705 ; p : 0,007$) sont significativement associés au désir de vieillir à domicile. Le fait de quitter son logis vers un endroit adapté est en lien avec la disponibilité de

ressources financières et humaines ainsi que des sources de soutien en cas de problèmes d'autonomie. Pour les aînés en perte d'autonomie, la recherche montre le rôle incontournable des conjoints (Lafontaine, Saucier & Dutil, 2001 ; Roy, 1998).

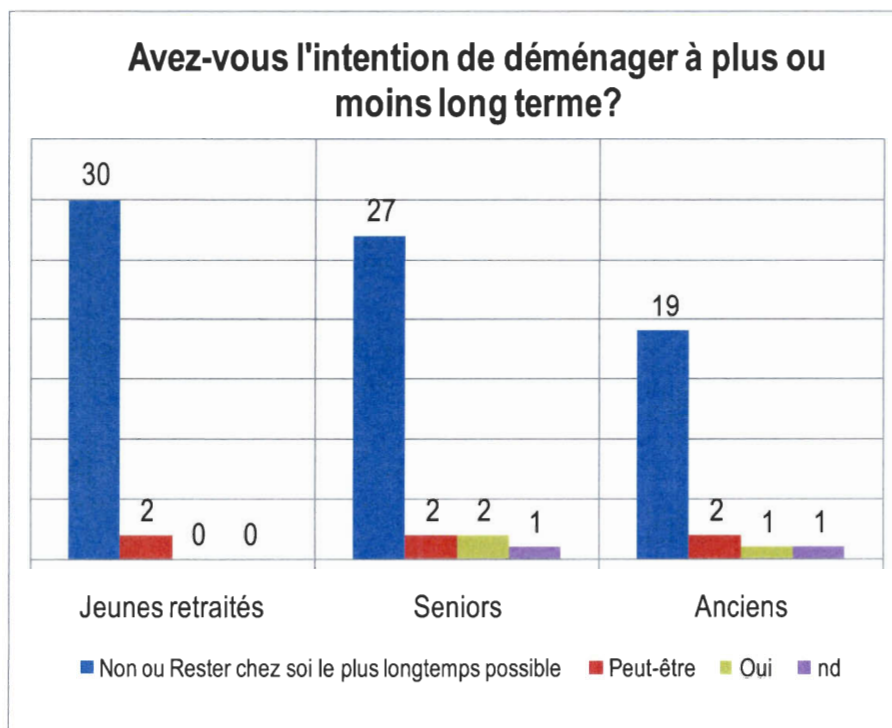


Figure 3.1. Aspirations résidentielles des banlieusards rencontrés selon les trois groupes d'âge

Des commentaires identiques peuvent être retrouvés dans les trois groupes d'âge : « *Tant qu'on va être capable, on reste ici* » (Homme, 73 ans). Les sujets rencontrés aspirent à vieillir à domicile jusqu'à l'arrivée de problèmes d'autonomie qui compromettront leur sécurité ; tout comme ceux d'une recherche qualitative australienne menée dans des banlieues similaires (Davison *et al.*, 1993). Pendant que certains se voient « *peut-être ailleurs* », s'ils n'avaient pas le choix, plusieurs désirent mourir dans leur maison, comme ce jeune retraité : « *Je souhaite simplement être en santé le plus longtemps (...) puis, une bonne journée, tomber en bas de ma chaise* » (Homme, 63 ans). Le groupe de banlieusards québécois planifie peu son avenir résidentiel. Des observations similaires sont aussi recensées, comme dans une recherche menée auprès de 776 sujets d'une banlieue américaine où moins du tiers (32,3 %) affirme avoir fait des plans pour ses « vieux jours » (Wagnild, 2001).

Trois répondants ont l'intention de déménager, une *jeune retraitée*, une *ancienne* et un *senior*. Les deux répondantes ont un conjoint et accès à une voiture, l'une a mentionné avoir de légères limitations d'autonomie. Quant à l'homme, lui aussi en couple, il conduit et est en bonne santé. Ces sujets envisagent déménager pour améliorer leur qualité de vie et non en raison de leur vieillissement. Ils discutent de la lourdeur de l'entretien de la maison et du jardin. Ces trois banlieusards envisagent d'« essayer » un appartement en copropriété sans en préciser l'endroit.

Cinq autres sujets entrevoient un déménagement éventuel, un homme et une femme *jeunes retraités* ainsi qu'un *senior*. Ils soulèvent eux aussi l'entretien fatiguant de leur maison devenue trop grande une fois les enfants partis. Il ne s'agirait pas d'un déménagement « obligé ». Un appartement en copropriété permettrait, selon eux, de « limiter » les tâches domestiques et d'avoir accès à des services communs. Un *senior* désire déménager du domicile familial en raison des souvenirs douloureux associés au décès de sa conjointe. Quant à la cinquième répondante, une *senior*, elle est convaincue de finir ses jours ailleurs, sans pouvoir en préciser les raisons.

Le discours des trois groupes d'âge témoigne d'un attachement profond au quartier et à la maison, que l'on soit originaire ou non des banlieues investiguées : « Ça fait 46 ans, une maison remplie de souvenirs, une maison qui a été construite pour nous et qu'on a aimée » (Femme, 72 ans). Si les aspirations résidentielles des trois groupes d'âge sont les mêmes, on peut observer certaines différences dans leur discours. Les *jeunes retraités* ne sont pas encore concernés, ils ne sont pas « rendus là » et ne sont pas « vieux ». La question d'un déménagement ne se pose donc pas immédiatement. « Présentement je le sais pas, c'est pas une question que je me pose. » (Homme, 63 ans). Un seul *jeune retraité* affirme en avoir discuté avec sa conjointe. Les *jeunes retraités* discutent de leur avenir résidentiel en parlant de loisirs, de vacances et des possibilités qu'offre leur maison ou leur chalet, mais pas de la vieillesse. Chez les *seniors* et les *anciens*, la situation résidentielle actuelle témoigne des choix passés. Ils sont cohérents et conséquents avec leurs aspirations à vieillir à domicile. Si les « grands projets », les voyages et les rénovations sont choses du passé, leur vie au quotidien n'est pas pour autant ennuyeuse. Ils discutent cependant de leur maison actuelle comme de la dernière, seulement trois *anciens* en rachèteraient une autre.

Les problèmes de la forme urbaine ne ressortent pas directement du discours des trois groupes, que le domicile soit bien ou moins bien desservi en services de proximité. La dépendance à la voiture ne constitue pas un facteur d'influence à quitter son milieu. Au contraire, vieillir en banlieue est un scénario résidentiel idéal : dans un milieu tranquille, vert et plus aisément accessible en voiture que le centre-ville. Sans développer de plans précis, on choisit de s'adapter au jour le jour. À bien des égards, l'arrivée de problèmes de santé sera, à leurs yeux, l'événement qui les fera basculer vers l'« obligation » de quitter.

L'entraide entre conjoints, la visite régulière des enfants et petits-enfants, ainsi que les services entre voisins font partie de différentes stratégies pour se maintenir en place. L'articulation de ces ressources humaines témoigne du rôle central des « aidants naturels ». Notons qu'aucun sujet n'est dans une situation d'isolement social, tous sont entourés et peuvent se déplacer sur le territoire, comme conducteur ou passager. Les ressources sont aussi financières, on envisage ou non de modifier la maison, de l'agrandir. On parle très peu d'engager quelqu'un ou de se payer de l'aide. Les services de soutien à domicile du réseau de la santé ou d'organismes communautaires sont peu connus ; cinq commentent leur état. Enfin, leurs ressources sont immobilières. Tous propriétaires, leur maison est, dans tous les cas, libre de dettes.

3.3.2. Des préférences pour la banlieue

Face à ce profond désir de vieillir à domicile, une mise en situation hypothétique où le sujet n'est plus capable de tenir sa maison a été émise. Six choix résidentiels ont été offerts en demandant de spécifier lesquels convenaient le mieux et pourquoi. La figure 3.2 montre que, parmi les 87 sujets, 38 choisissent la résidence pour aînés avec services dans leur quartier, 32 une telle résidence mais dans un secteur plus central ; 10 optent pour un appartement dans un secteur plus central, seulement 7 pour un appartement dans leur quartier ; 12 préfèrent des options de cohabitation intergénérationnelle dans leur maison parmi lesquels 8 considèrent la construction d'un logement supplémentaire et 4, le partage de la maison actuelle sans modification.

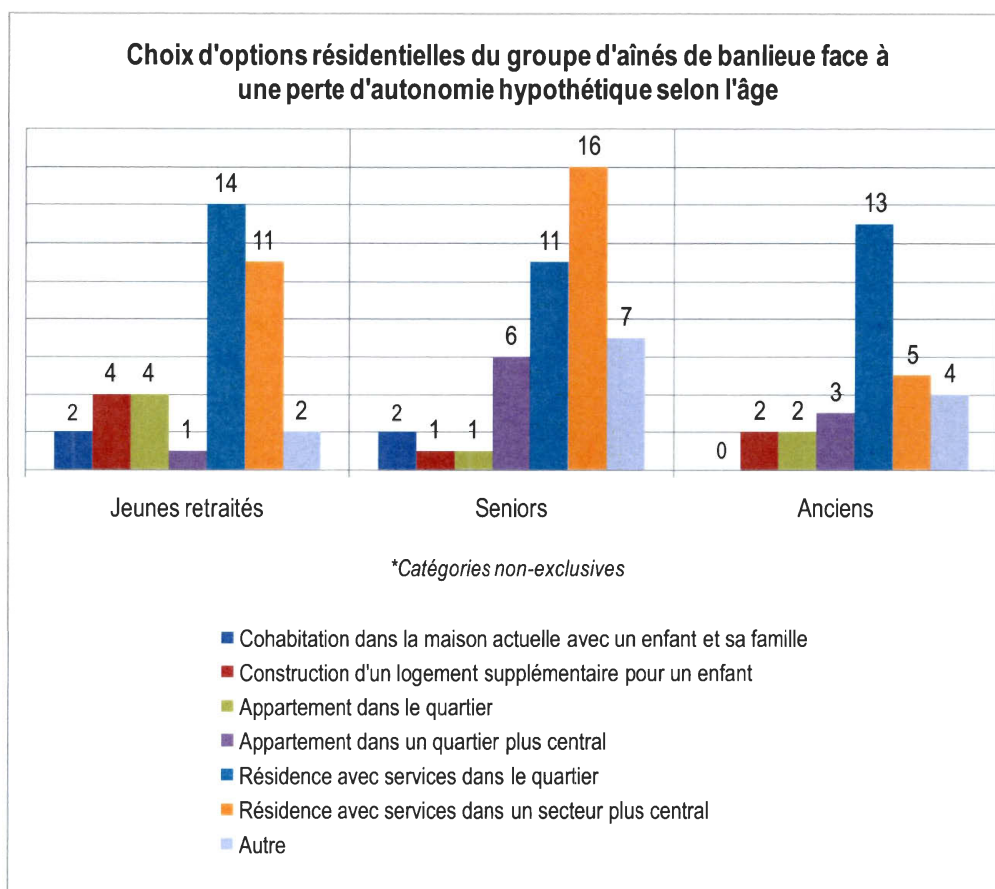


Figure 3.2. Préférences résidentielles des aînés de banlieue

Des différences significatives sont observées entre les options préférées. L'âge, le genre et la structure de ménage sont des variables associées aux préférences des sujets rencontrés³⁴. Pour les trois groupes, les options les plus populaires sont les résidences avec services. Les options impliquant la cohabitation sont marginales. Elles attirent toutefois plus les *jeunes retraités*, en particulier la construction d'un logement supplémentaire. Les *anciens* choisissent d'abord leur quartier pour la résidence avec services. Les *seniors* optent pour une telle résidence mais dans un secteur plus central. L'option de loin la plus populaire chez la moitié des femmes (15/33) est la résidence avec services dans un secteur plus central, alors que la même option dans le quartier actuel est préférée par la moitié des hommes (28/54). Les deux options impliquant un déménagement dans un secteur plus central sont davantage choisies par les *jeunes retraités* et les *anciens*, en particulier les femmes. Les hommes sont légèrement plus ouverts à la cohabitation que les femmes. Les répondants vivant seuls sont plus intéressés par un appartement dans un secteur plus central

34. Le faible nombre d'observations et les catégories non-exclusives limitent toutefois la portée de ces relations.

que les couples. Les préférences résidentielles du groupe de banlieusards québécois se comparent à bien des égards à d'autres recherches canadiennes et états-uniennes basées sur des échantillons représentatifs (AARP, 2000 ; Moen & Erickson, 2001 ; Robison & Moen, 2000 ; Sheehan & Karasik, 1995).

Cela dit, le discours des répondants permet d'aller au-delà de cette distribution de préférences. Les options impliquant la cohabitation sont peu populaires pour des questions d'indépendance et de différences dans les modes de vie entre générations. Ils préfèrent résider à proximité de leurs enfants, mais pas dans la même maison. À ce titre, compter sur la proximité de membres de la famille, ou de voisins, est à la fois sources d'aides et motivations à la stabilité résidentielle. Quant au déménagement dans un appartement locatif, plusieurs répondants affirment que la formule ne résoudrait pas un problème d'autonomie. Déménager est compliqué, voire impossible pour plusieurs : « *(déménager ?), moi je vois cela comme une montagne* » (Femme, 66 ans) ». La minorité (17/87) qui choisirait la location souligne l'avantage de ne « *pas avoir de responsabilités* ». La copropriété n'est pas très prisée, elle est synonyme d'appartement locatif. Les *jeunes retraités* et certains *seniors* y sont toutefois plus ouverts. On parle alors de l'achat ou de la location d'un « *condo en béton* » bien insonorisé, pas trop grand, avec des services. Presque tous les *jeunes retraités* discutent du « *condo* » comme d'une étape déterminée face à laquelle ils doivent prendre position, le plus souvent négativement (24/32).

Les résidences avec services, de loin l'option la plus populaire chez les trois groupes, seraient-elles un choix par défaut, une conséquence de leurs aspirations résidentielles ? S'ils gardent leur maison, c'est qu'ils sont autonomes, s'ils vendent c'est qu'ils ont besoin d'aide et de services. Advenant l'obligation de quitter la maison, choisir le quartier c'est conserver voisinage, habitudes, réseaux de connaissances, et dans beaucoup de cas des enfants à proximité. Par ailleurs, quand on choisit un secteur plus central, c'est pour se rapprocher des hôpitaux, avoir plus de services de proximité, plus de possibilités de loisirs. « *Un secteur plus central parce qu'il y a certaines choses que je pourrais faire encore (...) Des loisirs, des trucs comme ça* » (Femme, 66 ans).

L'intimité offerte par la maison est à l'origine des réserves face à la résidence avec services. Le choix d'un secteur est aussi rattaché au prix, à la perception de la qualité des établissements et à leur disponibilité dans le quartier ; ces résidences ne sont pas toujours présentes en banlieue. Pendant que les *jeunes retraités* ont un discours plutôt pragmatique pour « *être près des services si l'on est plus autonome* », la

perspective demeure lointaine. Les *seniors* et les *anciens*, parce que plusieurs ont connu des épisodes de maladie, insistent sur l'importance de préserver liberté et autonomie. Pour les trois groupes, advenant un déménagement, on désire accroître sa tranquillité. En ce sens, un endroit plus central ne signifie pas le centre-ville : « *Pas trop loin de la ville, mais je voudrais pas rester en plein centre-ville* » (Homme, 59 ans).

Vieillir ailleurs que dans sa maison actuelle n'est pas envisagé. La résidence avec services semble être pour les « autres », pour les « vieux » et les « malades », même chez les *anciens*. Demeurer dans sa maison et son quartier implique ainsi des stratégies d'adaptation ingénieuses faisant intervenir à la fois les dimensions physiques et sociales de l'environnement résidentiel. Sans vraiment en prendre conscience, ils modifient leurs relations sociales (services d'enfants et de proches, contrat d'entretien, etc.), ils changent leurs habitudes (nouveaux loisirs, moins de sorties, arrêt du jardinage, etc.), ils modifient leur propriété (barres, tapis antidérapant, etc.) et ils changent leurs préférences (goûts, attentes, exigences, etc.).

3.3.3. Un « chez-soi » aux multiples significations

La relation affective au « chez-soi » est incontournable dans la compréhension des aspirations et préférences résidentielles. Comme le souligne Gurney & Means (1993), il y a lieu de questionner la qualité et l'expérience résidentielle offertes dans les résidences pour aînés. Peu d'entre-elles peuvent égaler les avantages d'une maison individuelle de banlieue en matière de confort, de tranquillité et d'intimité. Tout comme l'observent Robison & Moen (2000), elles sont par ailleurs mal connues. Les aînés choisissent ainsi de passer outre les dimensions fonctionnelles qui les inciteraient à quitter, notamment celles d'accessibilité, tant à l'échelle architecturale (escalier, accès extérieur, etc.) qu'à l'échelle urbaine (mobilier urbain, éloignement des services, etc.).

Tout comme d'autres recherches qualitatives, les résultats mettent en évidence le poids affectif du milieu résidentiel des aînés de Québec (Davison *et al.*, 1993 ; Sixsmith & Sixsmith, 1991 ; Wagnild, 2001). La position des *jeunes retraités* dans leur cycle de vie leur donne, à leurs yeux, plus de possibilités face à l'avenir. Tout est « possible ». La maison et le quartier semblent avoir un poids affectif plus imposant chez les plus âgés. Le discours des répondants a été exploré avec l'aide d'une recension des écrits sur les significations du « chez-soi » (Després, 1991) adaptée au contexte du vieillissement (Després & Lord,

2005). Sept significations ressortent du discours et rendent compte des aspirations et préférences résidentielles discutées précédemment³⁵.

La maison et la banlieue signifient un milieu de vie *sécuritaire*. En perte d'autonomie, on est conscient de ses vulnérabilités. Vieillir dans sa maison, c'est conserver un environnement maîtrisé et où l'on peut trouver du soutien. « *Je suis habitué au quartier, moi ça fait 50 ans que je suis ici. Plus que ça, je connais mon monde (...) j'ai pas de crainte à avoir (...) je me sens en sûreté* » (Homme, 81 ans). Un sentiment de sécurité conforte le choix de vieillir à domicile. Le contraire incite à quitter. Notons que le marché immobilier est relativement varié et abordable en 2005. Quant à l'échelle du quartier, les sujets sont plus ambivalents. La banlieue est un endroit ayant une bonne réputation, mais certains obstacles sont présents selon les perceptions environnementales (topographie, température, etc.), sociales (groupes sociaux, etc.) et personnelles (sa santé, sa vieillesse, etc.). Les *anciens* limitent leurs sorties, surtout le soir et l'hiver : « *Quand il pleut et puis que c'est verglacé, je n'aime pas sortir dans ce temps-là* » (Femme, 82 ans). L'usage de la voiture individuelle permet de se déplacer aisément.

La maison et la banlieue constituant un espace *familier*. La réadaptation à un autre milieu serait difficile. La connaissance des pièces de la maison, des meubles et des objets est positive et réconfortante. Les sujets sont aussi familiers avec leur quartier, ses rues et ses commerces. Ils s'orientent facilement et savent vers où et comment se diriger sans trop y penser. Ils ont établi des réseaux de relations sociales avec les commerçants (banques, épicerie, etc.) et les voisins. Ces observations rendent compte de plusieurs des formes de voisinages dans la vieillesse relevées par Membrado (2003) pour des quartiers urbains européens. On se reconnaît et on se salue, tout en gardant une bonne distance. L'intimité peut être plus étroite avec certains voisins. Le sentiment d'appartenance à la banlieue est apaisant et partagé avec la collectivité. C'est avec la stabilité résidentielle que ce sentiment émerge : « *Je suis attaché à ma maison, mais je suis attaché à mon quartier aussi. (...) On se connaît tous, c'est tout du monde (que l'on connaît), ça fait quarante ans* » (Homme, 73 ans). Vouloir rester dans son milieu signifie conserver des habitudes, on le constate de manière soutenue chez les *seniors* et les *anciens*.

La maison et la banlieue signifient un lieu d'*attachement* et de *mémoires*. Déménager c'est laisser plusieurs souvenirs et expériences rattachant l'individu au passé et au présent et qui lui permet de se

35. Pour des résultats détaillés pour les groupes des seniors et des anciens, consulter Lord [2004].

projeter dans l'avenir. La maison témoigne des grandes étapes de la vie, de moments agréables, de sacrifices financiers et d'efforts physiques pour maintenir sa situation. « *Parce que c'est rempli de souvenirs ma maison, c'est l'endroit où j'ai élevé mes enfants* » (Femme, 82 ans). Un sujet sur cinq n'a habité aucun autre endroit que la banlieue. Pour les autres, les quartiers centraux (23/87) ou la campagne (34/87) où ils ont grandi ne sont plus des lieux valorisés, y retourner serait régresser.

La maison comme le quartier de banlieue signifient un espace intense d'*activités quotidiennes*. Une grande partie du quotidien s'y déroule. Vieillir à domicile permet de « *continuer à travailler* » et de « *rester occupé* ». Chez les *seniors* et les *anciens* les activités à la maison signifient bien davantage. Même si c'est « *de plus en plus difficile* », l'entretien de la maison permet de garder la forme : « *Présentement, c'est bien de demeurer ici parce qu'on est obligé de bouger* » (Homme, 72 ans). Dans le quartier, les distances de marche deviennent importantes, notamment pour les promenades. La dimension sociale du quartier est incontournable, surtout la présence d'amis et de famille. Déménager dans une option plus « *adaptée* » signifierait dans la plupart des cas la perte d'espaces et/ou d'activités d'une grande valeur au quotidien, pour le bricolage, la lecture, le jardinage et le repos.

La maison signifie un lieu de *relations avec la famille et les proches*. Elle est assez grande pour recevoir à des moments choisis et pour une durée désirée : « *C'est pour ça que je voulais pas rester dans une maison de personnes âgées, parce qu'on peut pas recevoir comme on veut* » (Femme, 81 ans). Déménager dans un logis plus petit signifie la perte d'espaces symboliques (chambres d'enfants) qui servent à accueillir les proches à des moments importants (anniversaires, etc.). Pour une majorité, les contacts sociaux sont maintenant centrés sur la famille (frères/sœurs, enfants et petits-enfants). Certains lieux dans le quartier comme les centres commerciaux sont aussi des pôles où convergent les rencontres, ces lieux font office d'espaces d'urbanité protégés avec la climatisation l'été et le chauffage l'hiver.

Être propriétaire d'une maison unifamiliale en banlieue est un *indicateur de statut social*. La propriété, et la vie en banlieue au sens large, représentent la réussite et l'identité de l'individu autonome. « *Moi j'ai toujours rêvé d'avoir ma maison* » (Homme, 82 ans). Cette dimension est très présente chez les *anciens*, groupe davantage confronté à des problèmes d'autonomie. Quitter sa maison c'est acquérir le statut d'une « *personne âgée* » dépendante socialement. Même en présence de problèmes d'autonomie, rester indépendant et autonome est primordial, face aux proches et à la société en général. Cette valeur est

centrale dans le discours des banlieusards. L'autonomie est associée de très près à la mobilité et à la possession d'une voiture individuelle, que l'on en fasse usage ou non.

Pour terminer, la maison et la banlieue signifient un *territoire de mobilité*. Les trois groupes d'âge ne se déplacent pas que par nécessité. Au contraire, plus ou moins souvent, ils se déplacent par plaisir. La mobilité quotidienne doit être considérée comme un « *outil d'insertion sociale* ». Elle contribue à la satisfaction résidentielle et au maintien d'une identité de banlieusard « *qui bouge* », « *actif* » et « *autonome* ». Ne plus être mobile constitue une menace réelle. Cela dit, confronté à la perte hypothétique de leur permis de conduire, seulement un sujet sur cinq déménagerait. L'événement serait catastrophique, une atteinte majeure à la qualité de vie. Cette éventualité, impliquant une prise de conscience de sa vulnérabilité et de sa dépendance à autrui, est difficile à accepter : « *Je ne peux plus conduire ma voiture ? Je vais me sacrer [sauter] en bas du pont* » (Homme, 58 ans).

L'analyse de l'expérience résidentielle des banlieusards rencontrés permet de constater le caractère menaçant que revêt l'éventualité de quitter leur maison et leur quartier. En fait, on ne peut comprendre le « *pourquoi* » des aspirations et préférences résidentielles sans tenir compte de la possibilité de perdre son « *chez-soi* ». Cette possibilité contribue à renforcer plusieurs dimensions affectives de l'environnement résidentiel. Pour demeurer le plus longtemps possible dans son milieu, modifier ses pratiques sociales et spatiales ainsi que ses préférences n'est pas pénible. Ces changements, qui semblent émerger au niveau des pratiques, sont marqués par une déprise, voire un repli, rejoignant ainsi plusieurs des observations de Clément *et al.* (1998).

3.4. Conclusion

Cette recherche a montré que vieillir dans un pavillon de banlieue est préféré à tout autre milieu, même à des environnements mieux adaptés, comme les quartiers centraux. Les 87 banlieusards vieillissants et âgés rencontrés vivent une expérience riche et positive de leur milieu résidentiel. Les trois groupes d'âge ne semblent pas entrer dans un véritable processus de décision face à leur avenir résidentiel. En témoignant de manière hypothétique dans le cas des *jeunes retraités*, ou de manière plus concrète chez les deux groupes plus âgés, les pratiques résidentielles observées montrent clairement le poids affectif considérable du « *chez-soi* ». La maison et la banlieue sont, aux yeux des sujets rencontrés en place depuis des décennies, un cadre de vie « *idéal* » hors duquel leur vie quotidienne apparaît difficile, voire

impossible à imaginer. La requalification des banlieues vieillissantes de premières couronnes devra inévitablement tenir compte de ces préférences, notamment pour la localisation et le design d'options résidentielles de manière à rejoindre l'expérience résidentielle d'une maison unifamiliale.

La vie quotidienne en banlieue semble placer les trois groupes d'âge dans une inertie où le « *mode de vie banlieusard* » n'est pas remis en question. Plus on vieillit, moins il apparaît possible de modifier ses habitudes. On s'attache à la vie en banlieue et on s'y identifie au sens de Feldman (1996). Pendant que les habitudes dans la maison et le quartier contribuent à la satisfaction résidentielle des *jeunes retraités*, ces mêmes habitudes acquièrent une valeur inestimable chez les *seniors* et les *anciens*. D'ailleurs, quel autre milieu de vie pourrait fournir une telle expérience résidentielle ? À leurs yeux, certainement pas le centre-ville, même avec des services à proximité. Cela ébranle ainsi le mythe, du moins pour les plus vieux, d'un « retour en ville » des banlieusards âgés.

L'exploration de l'expérience résidentielle de ces personnes a permis de relever des significations incontournables dans l'expérience du vieillissement à domicile. On observe qu'il ne suffit pas de rendre disponibles des résidences pour aînés « classiques ». Les sujets trouvent peu attrayantes ces options qui, pourtant, leur sont destinées. Par exemple, des résidences pour aînés assurant fourniture des repas et dispositifs de sécurité modifient de manière fondamentale le territoire de mobilité. Comme le montre Mallon (2000), cela signifie pour les individus qui s'y établissent à la fois la perte de pratiques de mobilité appréciées (marché, achats, etc.) et d'occasions de socialisation spontanées. Ainsi, on préfère une vie « normale » dans un quartier « normal », malgré les problèmes d'adaptation. Ces résultats enrichissent d'autres recherches sur la notion du « chez-soi » en résidence spécialisée comme ceux de Mallon (2003) ou de Caouette (1995). La connaissance de l'expérience résidentielle positive en amont de l'entrée en institution ne peut que favoriser la création d'habitation de qualité plus près de ce que recherchent les aînés. En ce sens, c'est bien les dimensions de l'intimité, de familiarité et de continuité qui se révèlent difficiles à recréer dans des institutions normées et gérées par des professionnels (Gurney & Mean, 1993).

L'analyse de discours a aussi permis de constater la place fondamentale de l'autonomie. C'est dans leur maison que ces banlieusards projettent l'image d'une personne autonome, à eux-mêmes, à leur famille, à leurs proches mais aussi à la collectivité. Si l'on « casse maison », on perd évidemment un milieu de vie sécuritaire, contrôlé, familial et auquel on est attaché. Or, la perte du statut de « personne autonome »

semble au-dessus de ces dimensions, telle une source de motivation. Cela dit, le « chez-soi » réfère aussi au quartier, un espace de mobilité qui contraint cependant à être auto-mobile. À bien des égards c'est sur l'accès à une voiture que reposeront les aspirations résidentielles des banlieusards rencontrés, un capital de mobilité s'ajoutant aux ressources sociales, financières et immobilières nécessaires à l'adaptation de leurs pratiques résidentielles.

Par ailleurs, l'âge, la santé, l'autonomie et l'accès à du support et au transport ressortent comme des éléments-clés d'une expérience positive du vieillissement en banlieue, mais non comme des déterminants. Différentes combinaisons de ces dimensions amènent plusieurs circonstances qui génèrent des impacts différents selon le contexte de l'individu, en particulier l'environnement physique immédiat, lequel n'a pas fait ici l'objet d'une analyse approfondie. Ainsi, la perte d'un conjoint *auto-mobile* n'a pas les mêmes répercussions chez une femme très âgée qui peut compter sur des enfants à proximité contrairement à une autre sans descendance.

Mais à quel prix vieillit-on à domicile le plus longtemps possible ? Il est évident que les banlieusards vieillissants font face à une pression sociale pour demeurer dans leur maison. L'idéologie d'un vieillissement réussi passant par indépendance, vie active et mobilité est omniprésente dans le discours des sujets rencontrés. En santé et mobiles, ils seront toutefois appelés à être limités en ce sens. En repoussant les limites de leur adaptation le plus loin possible (*i. e.* jusqu'à une perte d'autonomie avancée), ces banlieusards ne risquent-ils pas de perdre la possibilité d'effectuer un véritable choix résidentiel ? L'absence de plans d'avenir et le manque de connaissances des options disponibles pourraient les amener devant l'inconnu ou encore à s'en remettre à leur entourage pour un « placement ».

Pour terminer, cette comparaison transversale n'a pas permis de faire ressortir de différences majeures entre les groupes d'âge. Les aspirations et les préférences pour vieillir en banlieue sont quasi unanimes. Or, les entretiens ont montré le point de vue de banlieusards autonomes et mobiles ayant fait le choix de vieillir en banlieue, et non celui de ceux qui ont déménagé. Qui plus est, la méthode utilisée n'a pas tenu compte de la perspective temporelle. Ces résultats transversaux montrent qu'il serait pertinent de suivre l'évolution des circonstances de vie, de la santé et de la mobilité des individus dans le temps, plutôt que de comparer entre elles des personnes aux aspirations relativement homogènes.

Références

- American Association of Retired Persons (2000) *Fixing to stay - A National Survey of Housing and Home Modifications Issues*. Washington, American Association of Retired Persons.
- 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.
- Caouette É (1995) *La relation au « chez-soi » des personnes âgées en résidences spécialisées et leur perception de l'image des centres d'accueil*. Québec, Mémoire de maîtrise en sciences de l'architecture, Université Laval.
- Clément S, J Mantovani & M Membrado (1998) L'urbain dans tous ses états : Faire, vivre et dire la ville, *In Habitat et sociétés*, Haumont N (dir). L'Harmattan : Paris, 231-254.
- Conseil des aînés (2001). *La réalité des aînés québécois*. Québec, Publications du Québec.
- Daris A (2003) *Une perspective sociale des comportements de mobilité des résidents des banlieues anciennes de la région de Québec*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval (consulté en 03-2009, http://www.girba.crad.ulaval.ca/Articles/Memoire_Alexandra%20Daris_2003.pdf).
- Davison B, Kendig H, Stephens F & Merrill V (1993) *It's my Place : Older People Talk About Their Homes*. Canberra, Australian Government Publishing Service.
- Després C (1991) The meaning of home : Literature review and directions for future research and theoretical development. *The Journal of Architectural and Planning Research* 8(2) : 96-115.
- Feldman RM (1996) Constancy and change in attachments to types of settlements. *Environment and Behavior* 28(4) : 419-445.
- Fortin A, Després C & Vachon G (dirs) (2002) *La banlieue revisitée*. Québec, Nota Bene.
- Greenwald MJ (2004) New urbanism as a factor in the mobility of the elderly. *In Culture, Environmental Action and Sustainability*, Mira RG, Saucedo-Cameselle JM & Romay-Martinez J (dirs). Cambridge, Hogrefe & Huber : 351-383.
- Groves MA & Wilson VF (1992) To move or not to move? Factors influencing the housing choice of elderly persons. *Journal of Housing for the Elderly* 10(1/2) : 33-47.
- Gurney C & Means R (1993) The meaning of home in later life, *In Ageing, Independence and the Life*

- Course, Arber S & Evandrou M (dirs). Londres, Jessica Kingsley Publishers (119-131).
- Krout J, Holmes H, Erickson M & Wolle S (2003) Residential Relocation. *In Residential Choices and Experiences of Older Adults Pathways to Life Quality*, Krout J & Wethington E (dirs). New-York, Springer (27-46).
- Lawton MP (1986) *Environment and Aging*. Center for the Study of Aging, Albany : New-York.
- Lawton MP (1998) Environment and aging : Theory revisited. *In Environment and Aging - A Focus on Housing*, Scheidt RJ & Windley PG (dirs). London, Greenwood Press (1-31).
- Lord S (2004) *Les aînés face à leur avenir résidentiel : le cas de résidents de banlieues de Québec*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval.
- Mallon I (2000) Vivre en maison de retraite, mais vivre... Le regard des résidents. *Informations sociales* 88 : 94-100.
- Mallon I (2003) Des vieux en maison de retraite : Savoir reconstruire un « chez-soi ». *Empan* 52 : 126-133.
- Membrado M (2003) Le vieillissement avec le temps, et malgré le monde. *EMPAN* 52 : 100-106.
- Milette C (1999) *Bien vivre avec son âge : Revue de littérature sur la promotion de la santé des personnes âgées*. Québec, Ministère de la santé et des services sociaux.
- Ministère de la Santé et des services sociaux du Québec (2003). *Politique de soutien à domicile - Chez-soi : Le premier choix*. Québec, Gouvernement du Québec.
- Moen P & Erikson MA (2001) Decision-making and satisfaction with a continuing care retirement community. *Journal of Housing for the Elderly* 14 (1/2) : 53-69.
- 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* 29 (2) : 335-356.
- Moser G & Weiss K (2003) *Espaces de vie : Aspects de la relation homme-environnement*. Paris, Armand Colin.
- Ostrovsky Y (2004) Life Cycle Theory and the Residential Mobility of Older Canadians. *La revue canadienne du vieillissement* 23 : 23-37.
- Patterson PK (1997) *New Urbanism and the Elderly in Urban and Suburban Neighborhoods*. Portland, Thèse de doctorat, Portland State University.

- Robison JT & Moen P (2000) A life-course perspective on housing expectations and shifts in late midlife. *Research on Aging* 22(5) : 499-532.
- Roy J (1998) *Les personnes âgées et les solidarités : La fin des mythes*. Québec, Éditions de l'IQRC.
- Roy J, Vézina A & Cliche A (1996) *Les aînés et les solidarités dans leur milieu l'envers du mythe : étude portant sur la solidarité horizontale des personnes âgées vivant à domicile et résidant dans le territoire du CLSC La Source*. Québec, Centre de recherche sur les services communautaires, Université Laval.
- Rubinstein RL (1998) The Phenomenology of Housing for Older People. In *Environment and Aging Theory : A Focus on Housing*, Scheidt RJ & Windley PG (dirs). Westport, Greenwood Press (89-109).
- Sheehan NW & Karasik RJ (1995) The decision to move to a continuing care retirement community. *Journal of Housing for the Elderly* 11 (2) : 107-122.
- Sixsmith AJ & Sixsmith JA (1991) Transitions in home experience in later life. *Journal of Architectural and Planning Research* 8(3) : 181-191.
- Ulysse PJ & Lesemann F (1997) *Le vieillissement des populations les trente dernières années en perspective : Revue de la littérature*. Ottawa, Santé Canada.
- Wagnild G (2001) Growing old at home. *Journal of Housing for the Elderly* 14(1/2) : 71-84.
- Wahl H-W & Weisman GD (2003) Environment gerontology at the beginning of a new millennium : Reflections on its historical, empirical, and theoretical development. *The Gerontologist* 43(5) : 616-627.

Chapitre 4

4. La mobilité des banlieusards vieillissants et âgés : Déplacements, aspirations et significations³⁶

³⁶ Chapitre publié sous : Lord S, Joerin F & M Thériault (sous presse) La mobilité quotidienne de banlieusards vieillissants et âgés : Déplacements, aspirations et significations de la mobilité. *Le Géographe canadien / The Canadian Geographer*.

Résumé :

Les premières banlieues pavillonnaires nord-américaines sont problématiques pour le vieillissement à domicile. Malgré la dépendance à l'automobile, les banlieusards âgés aspirent à y vieillir. Plutôt que de déménager, ils adaptent leur quotidien et leurs déplacements. L'accès à la mobilité est un enjeu majeur au maintien d'une expérience résidentielle positive, notamment pour les individus en perte d'autonomie. Or, parce qu'elle est étudiée avec le concept de déplacement, la mobilité des aînés demeure mal comprise en tant qu'expérience individuelle et collective. C'est dans cette optique que les pratiques et les significations de la mobilité quotidienne de 87 banlieusards âgés de 55 à 82 ans de l'agglomération de Québec au Canada sont ici étudiées. En croisant des méthodes quantitative et qualitative ainsi que des techniques d'analyses spatiales, l'article développe une typologie de mobilité pour explorer les stratégies d'adaptation des aînés à leur environnement socio-spatial. Les résultats montrent que, sans véritablement entrer dans un processus de décision, les banlieusards choisissent implicitement de vieillir en banlieue en adaptant de manière continue leurs modes de vie. La conservation de l'indépendance et l'attachement au « mode de vie banlieusard » sont à la source des aspirations résidentielles. Cette mobilité quotidienne en transformation risque aussi d'influencer les trajectoires résidentielles, alimentant les réflexions sur la requalification de ces milieux vieillissants.

Mots-clés : Vieillissement, mobilité quotidienne, mobilité résidentielle, banlieue, méthode qualitative, méthode quantitative, analyse spatiale.

4.1. Vieillissement en banlieue, un problème de mobilité?

La gérontologie environnementale s'intéresse notamment à l'avenir résidentiel des banlieusards vieillissants. On y observe ainsi que « vieillir chez soi » en banlieue pavillonnaire est un désir quasi-unanime (AARP, 2000 ; Després & Lord, 2002), et ce malgré des problèmes d'adaptation de ces milieux de faible densité au vieillissement (Després & Lord, 2005 ; Wagnild, 2001). De plus, le vieillissement des premières générations de banlieues risque d'amener un problème d'accès à la mobilité, car la stabilité résidentielle des banlieusards vieillissants nécessite un minimum d'aptitudes à se déplacer sur le territoire, entre autres pour rejoindre des commerces d'utilité quotidienne. Or, dans ces *suburbs*, la voiture est de mise pour la quasi-totalité des déplacements quotidiens, l'offre en transport collectif étant globalement déficiente. La mobilité y est ainsi synonyme d'*auto-mobilité* qui réfère à l'usage généralisé de l'automobile comme moyen de déplacement.

Cet article explore la mobilité quotidienne (Orfeuill, 2002) d'un groupe d'âinés sous l'angle de leurs déplacements, mais aussi de leurs aspirations à se déplacer ainsi que des significations que l'individu associe ses mouvements dans l'espace géographique. Nous souhaitons approfondir, de manière à la fois objective et subjective, les connaissances sur la mobilité des personnes vieillissantes. Nos travaux s'inscrivent dans la problématique plus large à laquelle font face les services publics canadiens en raison de l'avancement en âge de la population (Moore & Rosenberg, 2001). Le territoire étudié correspond aux premières banlieues pavillonnaires de l'agglomération de Québec, construites au tournant des années 1950 et qui vieillissent de manière marquée (Fortin, Després & Vachon, 2002).

4.2. Du déplacement à la motilité

Les études sur les déplacements font intervenir des champs de possibilités spatio-temporelles, techniques et économiques entre différentes bases spatiales (domicile, travail et lieux d'activités) (Ettema & Timmermans, 1997). La recherche sous l'angle des activités-déplacements peut analyser des données désagrégées couplées aux systèmes d'information géographique (SIG). Développée sur les fondements de la *Time-Geography* d'Hägerstrand, la notion d'*espace d'action* a depuis longtemps été enrichie. Elle est analysée de manière effective, avec des déplacements réels ou des lieux régulièrement visités, ou comme potentiel, selon des espaces perçus ou possibles sous différentes contraintes. Ces différentes approches donnent lieu à la coexistence de plusieurs concepts (Boulhabal, 2000). Nous retenons celui d'*espace d'action* (activity space) qui se définit en tant qu'ensemble de lieux où s'observent les pratiques d'un

individu (Dijst, 1999 ; Dijst & Vidakovic, 1997). Celui-ci peut être représenté par une ellipse dans un plan à deux dimensions ou par un prisme cylindrique dans une représentation intégrant la dimension temporelle.

Les travaux de Kaufmann (2002, 2008) et de Kaufmann *et al.* (2004) sur le concept de *motilité*³⁷ se distinguent à bien des égards. La *motilité* est définie comme un potentiel de mobilité, et non uniquement comme un mouvement. Elle possède trois dimensions : l'accessibilité, la compétence et l'appropriation. L'accès 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 physique et fonctionnel dans lequel il évolue. La compétence est liée aux aptitudes et aux capacités de l'individu à gérer les différentes ressources en matière de transport qui lui sont disponibles. Ces ressources sont cognitives, économiques, sociales, culturelles et temporelles. L'appropriation fait intervenir les aspirations individuelles à la mobilité, comprenant habitudes et préférences. La *motilité*, concept sur lequel se sont aussi penchés Kesselring (2005) et Urry (2007), intègre ainsi es dimensions objectives que subjectives de la mobilité, tout comme le déplacement et la stabilité, mais aussi le potentiel de mouvement.

Issue de la sociologie et reprise par la géographie (Lévy & Lussault, 2003 : 622-624), la *motilité* s'avère pertinente pour explorer la mobilité dans un contexte de vieillissement. Ce concept, davantage compréhensif que descriptif, est théoriquement moins limité que les approches activités-déplacements usuelles en recherche en transport. En outre, il permet de considérer que l'avancement en âge risque de se répercuter sur l'une ou plusieurs de ses trois dimensions. Même en bonne santé, les compétences environnementales de l'individu diminuent, notamment son acuité sensorielle (Fozard, 2000). Ces difficultés, tout comme la présence ou non d'un conjoint automobiliste, peuvent avoir des incidences sur la dimension de l'accès (conservation du permis de conduire). Avec moins de motifs de sorties, ou percevant ses réflexes diminués, l'aîné pourrait aussi revoir à la baisse ses aspirations à se déplacer, voire y renoncer complètement (Parker *et al.*, 2001). Même si l'aîné est encore apte à se déplacer, c'est son appropriation de la *motilité* qui en serait diminuée, ce que l'étude des déplacements effectifs d'aînés ne peut rendre compte.

³⁷ Ce concept a été mis en avant par l'équipe de Kaufmann en Suisse et fait l'objet de travaux empiriques exploratoires.

4.2.1. Dimensions objectives de la mobilité quotidienne des aînés en banlieue

4.2.1.1. Les variables de la mobilité

Même si l'on observe un nombre relativement important de déplacements réalisés par les aînés, ceux-ci sont généralement l'objet d'une diminution avec l'avancement en âge. Cette diminution comprendrait une forte chute vers 75-80 ans ; seuil observé par la recherche européenne, nord-américaine et australienne en milieu pavillonnaire (Benlahrech *et al.*, 1998 ; Föbker & Grotz, 2006 ; Mitchell, 2003 ; Pochet, 1996 ; Shunway-Cook *et al.*, 2003 ; Sterns *et al.*, 2003). La transition de l'individu vieillissant vers ce seuil est toutefois moins claire, interpellant ainsi les dimensions de la compétence et de l'appropriation de la *motilité*. De plus, l'effet isolé de l'âge sur la mobilité des aînés doit être relativisé. Hildebrand, observe même, chez 1150 Canadiens et États-Uniens de 65 ans et plus, que les individus les plus vieux font plus de déplacements que les plus jeunes (2003 : 296).

Tout comme l'âge, la santé et l'autonomie corporelle ne ressortent pas toujours comme des variables déterminantes de la mobilité des aînés. Shunway-Cook *et al.* (2002 ; 2003) ont étudié le lien entre l'autonomie corporelle, les difficultés présentes dans l'environnement et la mobilité quotidienne chez des aînés fragilisés de 70 ans et plus du Canada et des États-Unis. Ils observent que si ces aînés se déplacent moins que ceux sans problème, différentes ressources techniques (automobile, canne), familiales (conjoint, proches) et sociétales (transport public et adapté) viennent mitiger les obstacles et le simple effet de l'âge. Néanmoins, la combinaison de l'âge avec l'arrivée de limites d'autonomie corporelle influence directement les compétences de la *motilité*.

Les recherches recensées ne sont pas non plus unanimes concernant les différences entre les déplacements des hommes et ceux des femmes dans la population des aînés. Certaines études montrent que les femmes sont moins mobiles (Pochet, 1996 ; Rosenbloom, 2003 ; Waldorf, 2003). Elles observent également qu'elles sont moins motorisées mais appelées à l'être davantage dans un avenir proche. D'autres, tel que Smith & Sylvestre (2001), dans une étude menée auprès de 105 aînés dans une banlieue de Winnipeg au Canada sur une période d'une année, n'observent pas de différence significative selon le genre. Tout comme pour les hommes et le reste de la population, le revenu et la scolarisation augmentent la proportion de femmes âgées qui se déplacent (Mitchell, 2003 ; Pochet, 1996).

Sans surprise, on observe aussi que les caractéristiques morphologiques et fonctionnelles du quartier de résidence conditionnent les pratiques de mobilité des aînés, leur accessibilité du point de vue de la *motilité*. Les milieux pavillonnaires induisent une plus grande utilisation de la voiture individuelle (conducteur et passager), de plus grandes distances parcourues et moins de sorties à pied (Föbker & Grotz, 2006 ; Patterson, 1997 ; Smith & Sylvestre, 2001 ; Waldorf, 2003), bref, une plus grande dépendance à la voiture.

Les principaux générateurs de déplacements pour les personnes âgées retirées du marché du travail sont les achats et les loisirs. Une étude française menée sur les déplacements d'un échantillon de 16 000 répondants de 65 ans et plus témoigne d'une moyenne 2,61 déplacements par jour comparativement à quatre pour l'ensemble des français (Benlahrech *et al.*, 1998 : 14). Ainsi, si l'on fait abstraction des deux déplacements typiques vers le travail chez les actifs, ces aînés font autant de sorties que les travailleurs.

4.2.1.2. *L'utilisation de l'automobile*

Les problèmes d'autonomie rendent les aînés plus dépendants à l'automobile (Alsnih & Hensher, 2003 : 296), particulièrement en milieu pavillonnaire (Lord & Luxembourg, 2006). L'accès à un permis de conduire est une dimension incontournable, car l'usage de la voiture individuelle limite les effets du vieillissement sur les pratiques de mobilité. La conduite automobile par les personnes âgées est aussi associée à leur lieu de résidence, à leur niveau de scolarité et à leur revenu (Pochet, 1996 ; Smith & Sylvestre, 2001 ; Waldorf, 2003). En matière d'appropriation, ce moyen de transport est quasi-exclusif en banlieue (Rosenbloom, 2003 ; Sterns *et al.*, 2003). Les aînés d'aujourd'hui modifient leurs pratiques automobiles selon leurs capacités, plutôt que d'opter pour d'autres moyens de transport comme l'autobus (McKnight, 2003).

4.2.1.3. *L'espace d'action*

Aucune recherche s'intéressant spécifiquement aux espaces d'action d'aînés n'a été recensée. Six études fournissent néanmoins des informations sur les déplacements des personnes âgées dans un environnement géographique tangible. Certaines de ces recherches suggèrent que l'*espace d'action* individuel se maintient avec le vieillissement (Schönfelder & Axhausen, 2003), tandis que pour d'autres l'étendue et la fréquence de déplacements diminuent avec l'âge (Föbker & Grotz, 2006). Dans la recherche canadienne de Smith & Sylvestre (2001) citée plus haut, on observe des espaces d'action limités, deux tiers des répondants ne dépassant pas un kilomètre pour effectuer leurs achats ou pour leurs activités récréatives usuelles. Afin d'étudier la possible exclusion sociale par un faible accès à la mobilité chez certains groupes défavorisés, dont les aînés, Schönfelder & Axhausen (2003) ont testé trois outils

d'analyse des espaces d'action individuels. Cependant, ils n'ont démontré aucune différence dans les espaces d'action des 317 Allemands formant leur échantillon.

Synthétiquement, trois contradictions sont relevées concernant les déplacements et les espaces d'action des aînés. Premièrement, la variable de l'âge est centrale mais non déterminante. Deuxièmement, certaines recherches suggèrent une transition graduelle de l'autonomie complète à la dépendance, d'autres y voient plutôt la présence d'un seuil où l'aîné passe sans transition à l'immobilité. La voiture serait ainsi utilisée en banlieue jusqu'à une perte d'autonomie complète sans considérer d'alternative. Troisièmement, les conditions de vie des aînés peu mobiles sont difficiles à interpréter. Certaines études font l'hypothèse que faire peu de déplacement signifie isolement, d'autres y voient l'adoption de nouveaux modes de vie³⁸ se répercutant sur la mobilité quotidienne. L'article tentera ainsi de préciser ces trois contradictions en analysant les dimensions de la *motilité* de manière à comprendre à la fois l'augmentation, la stabilité et la diminution des déplacements des aînés sur le territoire.

4.2.2. Dimensions subjectives de la mobilité des aînés en banlieue

L'observation des déplacements des aînés ne permet pas de prendre en compte leur expérience de la mobilité et ses significations, d'où la difficulté à interpréter des pratiques de mobilité limitées. Les connaissances qualitatives sur la mobilité des aînés sont ainsi complémentaires. Ces recherches, marginales aujourd'hui puisque moins d'une dizaine ont été recensées (Clément, 2003 ; Clément *et al.*, 1998 ; Coughlin, 2001 ; Daris, 2003 ; Davison *et al.*, 1993 ; Finlayson & Kaufert, 2002 ; Lord & Luxembourg, 2006 ; Shope, 2003), montrent que le vieillissement, avec ses conséquences physiologiques et sociales, limite les aspirations à sortir du domicile. Toutefois cette limite n'est pas nécessairement mal vécue.

La perception individuelle et collective d'obstacles, de pressions diverses et de l'état de sa propre santé sont des dimensions-clés dans la propension de l'aîné à se déplacer (Clément *et al.*, 1998 ; Finlayson & Kaufert, 2002). L'accès à l'*auto-mobilité*, au-delà des dimensions pratiques, signifie un statut d'autonomie et contribue à la satisfaction résidentielle (Coughlin, 2001 ; Daris, 2003 ; Lord & Luxembourg, 2006). La

³⁸ Les modes de vie réfèrent aux pratiques (ou groupes de pratiques) réalisées par l'individu. Elles peuvent s'observer dans l'espace géographique. Organisées en séquence, leur routinisation permet la structuration la vie quotidienne (Bourdin, 2005).

perte d'accès à la voiture signifie donc plus que des complications fonctionnelles, c'est l'éventualité d'une exclusion sociale.

Clément *et al.* (1998) montrent la complexité du rapport entre l'aîné et les dimensions psychologiques et sociales de son environnement. Les personnes âgées, plutôt que de risquer de tomber, d'être bousculées, d'être ridiculisées en raison de leurs incapacités ou encore de s'égarer dans une circulation rapide et stressante, choisissent de limiter leurs déplacements afin de fréquenter des lieux qu'ils considèrent familiers et sécuritaires. Les aînés, conscients de leurs limites, recherchent ainsi des endroits limitant au maximum leur stress et leur inconfort. Ces constats rejoignent la dimension de l'appropriation de la *motilité*.

Dans cette optique, il est intéressant d'articuler le concept de *motilité* dans une perspective qualitative tout en s'appuyant sur la géographie des déplacements des aînés. D'une part, il s'agit d'explorer les pratiques de mobilité de personnes âgées sur un territoire circonscrit et, d'autre part, de comprendre comment ces pratiques observées sont vécues par l'individu. Trois questions méritent d'être explorées dans le contexte du vieillissement des banlieues :

1. Quelles sont les pratiques de mobilité d'un individu vieillissant sur le territoire de la banlieue?
2. Quelles sont les caractéristiques de l'*espace d'action* formé par ces pratiques de mobilité?
3. Comment sont vécues ces pratiques de mobilité du point de vue du banlieusard vieillissant?

4.3. Stratégie de recherche

4.3.1. Le contexte du projet

Cet article porte sur les pratiques de mobilité de banlieusards et s'appuie sur des entrevues réalisées pour le projet la *Banlieue revisitée* en 1999 (Fortin *et al.*, 2002). Il s'inscrit dans le cadre d'une recherche doctorale longitudinale menée en deux volets, l'un en 1999 et l'autre en 2006. Le premier volet comprend deux étapes, l'une sur les aspirations résidentielles de banlieusards en 1999, l'autre sur leur mobilité quotidienne en 1999 (objet de cet article). Le deuxième volet, celui de 2006, comprend aussi deux étapes, l'une sur l'évolution de la mobilité quotidienne des mêmes répondants six ans plus tard (Lord *et al.*, 2009),

l'autre sur l'expérience de la mobilité chez certains sujets ayant vu leurs pratiques de mobilité se transformer dans l'intervalle.

4.3.2. Les données disponibles

Les données analysées dans cet article sont issues du corpus de 173 entrevues du projet la *Banlieue revisitée*. Elles ont été réalisées en personne à l'été 1999 par le Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) auprès de propriétaires de maison unifamiliale de type bungalow uniquement. Ces personnes ont été recrutées par l'entremise d'un feuillet informatif distribué dans leur quartier. Parmi ces 173 entrevues, l'article a retenu les 102 répondants de 55 ans et plus. Ensuite, dans ce sous-groupe quinze répondants ont été exclus (dix étaient travailleurs, cinq autres avaient refusé de dévoiler leur âge) pour retenir définitivement 87 personnes âgées de 55 à 82 ans. L'article a ainsi sélectionné des répondants partageant un même statut d'occupation, soit uniquement des retraités.

Il s'agit d'un « groupe » d'aînés et non d'un « échantillon » représentatif. Bien que la méthode et les résultats soient transférables à d'autres banlieues du même type, l'article n'entend pas proposer des généralisations à l'ensemble des personnes âgées vivant en banlieue. Cela dit, il s'agit d'un groupe d'individus relativement imposant pour une recherche qualitative, ce qui permet de tirer des conclusions face aux questions que nous explorons. Qui plus est, selon la littérature disponible (ex. Patterson (1997) ou Coughlin, (2001)), la problématique vécue par le groupe de banlieusards interrogés se compare à bien des égards à celles d'autres individus âgés vivant dans des banlieues similaires au Québec, ailleurs en Amérique du Nord ou en Australie. Cela contribue à la fois à la pertinence et à la transférabilité des résultats de l'article.

En répondant à des questions ouvertes, les personnes rencontrées ont pu s'exprimer librement. Deux types de données ont été générés : objectives et subjectives. Les premières concernent les déplacements des sujets, les commerces et services qu'ils fréquentent et leurs habitudes de sorties. Les secondes réfèrent à leur ouverture à l'utilisation de différents moyens de transport ainsi qu'aux significations qu'ont, pour eux, l'automobile et la vie en banlieue.

4.3.3. Méthode de recherche

Dans un premier temps, nous avons vérifié au sein du groupe si les espaces d'action des individus plus âgés sont plus restreints que ceux des plus jeunes. Ensuite, nous avons constitué une typologie de

mobilité non pas basée sur l'âge, mais sur les pratiques de mobilité. Finalement, cette typologie a été étudiée à la lumière de ce que signifie la mobilité pour l'individu et comment certaines pratiques spatiales sont vécues par les répondants appartenant aux différents types. Cette mise en relation des pratiques et des significations a contribué à la validation de la typologie. Elle a ainsi permis de dépasser le constat de la description pour avancer des éléments de compréhension.

Trois grandes étapes d'analyses ont été menées. Premièrement, les caractéristiques socio-économiques des répondants (âge, sexe, type de ménage, etc.), leur équipement en transport (nombre de voiture, permis de conduire, etc.), leurs pratiques de mobilité (nombre de déplacements, activités, moyen de transport, etc.) ainsi qu'un indice d'accessibilité de leurs domiciles aux services de proximité (Joerin *et al.*, 2001) ont été croisés de manière à révéler des tendances statistiques. Certains sujets, contrairement à d'autres, habitent des secteurs de banlieue relativement bien desservis en services de proximité. C'est pourquoi cet indice a été utilisé pour prendre en compte cette dimension.³⁹ Même si des généralisations ne sont pas possibles, l'information récoltée auprès des 87 répondants permet de mettre en évidence, au sein du groupe, la présence ou l'absence de certaines relations entre les variables.

Deuxièmement, les pratiques de mobilité des sujets ont été étudiées par le biais de la fréquentation de neuf types commerces et services d'usage routinier. Les établissements suivants ont été proposés : épiceries, pharmacies, quincailleries, hôpitaux, stations-services, banques, centres commerciaux et églises. Ces lieux ont été retenus parce qu'ils sont facilement localisables avec l'adresse civique et qu'ils génèrent des déplacements réguliers et choisis en matière de fréquence et de localisation. Chaque lieu visité par un répondant a été localisé dans un système d'information géographique (SIG) et associé à une fréquence d'usage. Ces lieux, ainsi que les domiciles des répondants, ont été géoréférencés à l'échelle du bâtiment, ce qui a permis de constituer des espaces d'action individuels à l'aide du module d'analyse centrographique MapStats (2.01) développé par Marius Thériault pour le logiciel de SIG MapInfo©. Ce

³⁹ L'indice est issu d'une méthode mesurant l'accessibilité d'un lieu de résidence par l'entremise des déplacements effectués (de type origine-destination) vers différents lieux d'activités. L'accessibilité des domiciles du groupe de répondants aux services de proximité a été déterminée en considérant l'accessibilité des activités commerciales uniquement. L'attractivité d'un lieu de commerce est mesurée par le nombre de destinations observées vers ce lieu, pour un motif d'activité commerciale, dans l'enquête origine-destination. Une valeur plafond a toutefois été fixée afin de ne pas donner une importance exagérée à quatre centres commerciaux extrêmement fréquentés. Un lieu garde toute son attractivité s'il se situe à moins de 6,1 minutes en voiture et il la perd complètement au-delà de 16,7 minutes. Entre ces deux valeurs, la diminution d'attractivité est proportionnelle à la durée du déplacement.

module a par ailleurs été utilisé pour d'autres recherches s'intéressant aux espaces d'action individuels, dont Noël (2003).

La distribution spatiale individuelle des établissements fréquentés a permis de calculer pour chaque répondant des indices de dispersion spatiale et de tendance centrale (Kellerman, 1981 ; Levine, 2006). L'importance de chaque lieu fréquenté par le répondant dans son quotidien a été pondérée selon le nombre de visite(s) usuelle(s) de chacun des lieux sur une base annuelle. Des espaces individuels d'action ont été créés et représentés par une surface elliptique définie par un centre de gravité et deux axes principaux. À partir de ces ellipses, trois indices de dispersion géographique ont été évalués : 1) une superficie en km², 2) une distance euclidienne d'éloignement de l'espace d'action (distance entre le domicile du répondant et le centre de gravité de l'ellipse) et 3) un indice de forme (étirement plus ou moins prononcé de l'ellipse).

Une analyse exploratoire en composantes principales (ACP) a permis de dégager la présence de facteurs d'ensemble pour les variables utilisées dans l'analyse centrographique. La typologie de mobilité basée sur cette ACP a été construite et croisée aux caractéristiques des répondants et de leur lieu de résidence. Selon la nature des variables (nominales ou d'échelle), des tests du Khi-carré, de différence de moyennes (Anova et test du T) ainsi que des corrélations ont été réalisés à titre exploratoire.

Troisièmement, sur la base de la typologie de mobilité, une analyse de discours a été menée avec l'ensemble des informations contenues dans les entretiens. Suivant les principes d'analyse qualitative (Huberman & Miles, 1984), les idées abordées par les répondants lors des entretiens ont été explorées de manière transversale en utilisant le logiciel Nud*Ist (4.0). Si le calcul de fréquences des thèmes abordés dans les entretiens a pu être réalisé, il n'a pas fait l'objet d'analyse. L'objectif visait essentiellement la compréhension des logiques soutenant les pratiques de mobilité observées.

4.3.4. Le groupe de banlieusards et leurs banlieues

Très différents des grands ensembles de banlieue européenne, les quartiers des répondants sont des milieux pavillonnaires de faible densité où domine le *bungalow*, maison unifamiliale de plain-pied (Vachon & Luka, 2002). Ces *suburbs* constituent la première couronne entourant typiquement les quartiers centraux des agglomérations nord-américaines (Puentes & Warren, 2006) et australiennes (Patterson, 1997). Ces

quartiers sont ceux de la « classe moyenne », où l'on retrouvait, à leur édification, une très vaste majorité de familles avec enfants. Bien que depuis elles se soient nettement diversifiées socio-économiquement (Després & Fortin, 2001), ces banlieues conservent un niveau de vie relativement aisé pour certains secteurs. La grande majorité des propriétaires d'origine sont encore en place aujourd'hui.

La situation résidentielle du groupe de banlieusards se caractérise par une grande stabilité. Une majorité habite leur quartier ou leur maison actuelle depuis plus de 30 ans (56/87). Une très grande majorité (76/87) aspire à vieillir dans leur domicile actuel le plus longtemps possible (Després & Lord, 2002). La moitié du groupe a effectué moins de deux déménagements dans sa vie (46/87). La majorité (64/87) des banlieusards rencontrés a un conjoint. Plusieurs (28/87) cohabitent avec un enfant de 25 ans et plus, un frère/sœur ou un locataire. Le tiers possède un revenu entre 30 000 \$ et 50 000 \$. Les revenus des personnes seules (23/87), en majorité des femmes, sont moins élevés. Le tiers avait un métier nécessitant des études universitaires. Seize femmes ont passé leur vie au foyer sans travail rémunéré.

Basé sur la littérature scientifique et professionnelle, trois groupes ont été formés pour comparer différents stades dans la vieillesse, voire de générations. Les *jeunes retraités*, âgés de 55 à 64 ans, comptent 20 hommes et 12 femmes. Aucun sujet de ce groupe n'utilise régulièrement le transport en commun. Aucun ne mentionne avoir de problème d'autonomie. Les *seniors*, âgés 65 à 74 ans, comprennent 22 hommes et 10 femmes. Une seule répondante n'a pas de permis de conduire ni de voiture. Trois hommes et une femme de ce groupe ont témoigné avoir de sérieux problèmes d'autonomie tandis que quatre autres hommes mentionnent avoir des limitations affectant leurs activités sans que cela ne limite leurs déplacements. Enfin, les *anciens*, ceux de 75 ans et plus, comptent 11 hommes et 12 femmes. Cinq *anciens*, deux hommes et trois femmes, ne possèdent ni permis de conduire, ni voiture. Pour deux d'entre eux, la cohabitation permet d'avoir accès à une automobile. Quatre des cinq *anciens* sans permis de conduire utilisent le transport en commun. Chez les *anciens*, deux hommes et une femme affirment avoir de sérieux problèmes d'autonomie. Quatre hommes et quatre femmes du même groupe mentionnent avoir des limites d'autonomie.

4.4. Résultats

4.4.1. La mobilité et la vie quotidienne

Les répondants ont décrit une *journée typique* . Le nombre de sorties, l'heure, le moyen de transport utilisé, le motif ainsi qu'une distance sur une échelle générique pour chacune des sorties ont été notés (le questionnaire proposait : voisinage, quartier, agglomération et région).⁴⁰

4.4.1.1. De nombreux déplacements

Les trois groupes font un peu moins de deux sorties par jour (moyenne de 1,83). Cela rejoint les observations de Benlahrech *et al.* (1998) et Rosenbloom (2003) sur des échantillons aléatoires d'individus du même âge. Qui plus est, comparé à un échantillon de 2887 individus du même âge et des mêmes quartiers de résidence⁴¹, aucune différence significative n'est observée dans le nombre de déplacements par jour pour les *jeunes retraités* et les *seniors*. Le groupe des *anciens* fait cependant légèrement plus de déplacements que ceux de l'échantillon représentatif.⁴²

Un total de 145 sorties est réalisé par les 87 banlieusards durant une journée typique. Un peu plus de la moitié (80/145) des sorties est effectuée dans le quartier, et près deux répondants sur 5 (55/145) à l'échelle de l'agglomération. Pour le groupe, seul le genre semble avoir une relation avec l'échelle des déplacements ($X^2 : 14,429, p < 0,001$). Les hommes affirment se déplacer davantage dans l'agglomération que les femmes qui rapportent rester majoritairement dans leur quartier de résidence. Comme observé dans la littérature, les achats représentent le motif le plus important de sortie, avec près du tiers des sorties (45/145). Deux déplacements sur trois (27/45) liés aux achats se font dans le quartier et un peu moins du tiers (16/45) dans l'agglomération, principalement vers les centres commerciaux régionaux. Les loisirs (25/145) et la promenade (38/145) sont les deux autres principaux motifs de sorties.

4.4.1.2. Prédominance de la voiture

⁴⁰ Les déplacements du jour précédant ou ceux de la journée de l'entrevue ont été notés pour ceux (15/87) n'ayant pu décrire une telle journée.

⁴¹ L'échantillon est tiré de l'*Enquête origine-destination* de 2001 mené par le ministère des Transports du Québec et le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et dont le Centre de recherche en aménagement et développement (CRAD) de l'Université Laval a accès pour des fins de recherche. Au total, 27 850 ménages ont été contactés par téléphone à une journée typique d'automne.

⁴² Des différences méthodologiques pourraient expliquer cette différence. Pour l'enquête OD-2001, les données étaient recueillies par téléphone par un répondant unique pour l'ensemble d'un ménage. Pour le présent article, le sujet rapportait ses propres déplacements.

La voiture est centrale dans la mobilité des répondants : « [...] *je ne vois pas comment je pourrais vivre ici sans voiture* » (Homme, 69 ans, n°512). Les deux tiers des déplacements, tous motifs confondus, sont effectués en automobile. Et si l'on enlève les promenades (38), la plupart effectuées à pied dans le quartier (24) ou en vélo (4), c'est plus de huit déplacements sur dix (97/117) qui se font en automobile. Le commentaire suivant en témoigne : « *Je ne peux pas vivre sans automobile* » (Femme, 59 ans, n°220). L'usage de la voiture pendant des années de résidence en banlieue entraîne une inertie des habitudes de déplacement : « [...] *parce que je pense que quand on a voyagé en auto toute notre vie, c'est pas le transport en commun qui va régler notre problème* » (Femme, 60 ans, n°308).

4.4.1.3. Des espaces d'action qui semblent se maintenir

Le tableau 1 présente les statistiques portant sur le nombre d'établissements différents visités par les répondants sur une base occasionnelle ou hebdomadaire ainsi que trois indices calculés par l'analyse centrographique. Même si les *jeunes retraités* fréquentent plus d'établissements en moyenne, le nombre de lieux visités sur le territoire par le groupe d'aînés ne montre pas de tendance significative selon l'âge, ni le genre, le statut du ménage et l'autonomie perçue. En effet, sur une base hebdomadaire, ce sont les *seniors* qui fréquentent le plus de lieux différents sur le territoire.

À l'échelle du groupe de 87 répondants, la superficie des ellipses est plus limitée chez les plus vieux comparativement aux plus jeunes, sans toutefois indiquer de tendance statistique. Bien qu'une grande variation soit observée (0 km² à plus de 59 km²), près des trois quarts (7/10) du groupe ont une ellipse inférieure à 5 km², et près du tiers (3/10) inférieure à 2 km². Une tendance à la réduction des superficies semble se dessiner selon les groupes d'âge. Avec 6,22 km², les *jeunes retraités* ont des ellipses légèrement plus étendues que les *seniors* avec 5,05 km². Les superficies des *anciens* sont encore davantage limitées avec 2,80 km², dont près de la moitié (11/23) de moins de 1 km². Comme observé dans la littérature, un seuil de réduction est visible. Il se situerait, pour le groupe, à 70 ans ($t : -1,808$; p (2-tailed) : 0,076). L'indice d'accessibilité commerciale est négativement associé ($P : -0,427$, (2-tailed) < 0,001) avec la superficie des ellipses. Les répondants domiciliés dans une zone d'accessibilité commerciale favorisée s'éloignent moins de leur domicile.

Indices générés par l'analyse centrographique		Jeunes retraités	Seniors	Anciens
		(n=32)	(n=32)	(n=23)
1) Nombre d'établissements ¹ fréquentés ² occasionnellement	<i>Moyenne</i>	12,25	11,41	10,70
	<i>Médiane</i>	12,00	11,00	11,00
	<i>Minimum - Maximum</i>	5,00 - 26,00	2,00 - 20,00	1,00 - 24,00
2) Nombre d'établissements ¹ fréquentés ² hebdomadairement	<i>Moyenne</i>	4,81	9,94	4,00
	<i>Médiane</i>	4,50	5,00	3,50
	<i>Minimum - Maximum</i>	1,00 - 12,00	1,00 - 15,00	1,00 - 9,00
3) Superficie (km ²) de l'ellipse de dispersion	<i>Moyenne</i>	6,22	5,05	2,80
	<i>Médiane</i>	3,07	2,88	1,06
	<i>Minimum - Maximum</i>	0,11 - 59,47	0,00 - 20,83	0,00 - 12,82
4) Distance euclidienne (km) entre le centre de gravité de l'espace d'action et le domicile	<i>Moyenne</i>	1,08	1,27	0,98
	<i>Médiane</i>	0,97	1,03	0,85
	<i>Minimum - Maximum</i>	0,40 - 3,43	0,28 - 4,13	0,40 - 2,78
5) Indice de forme de l'ellipse de dispersion (oblongitude : rapport axe majeur / mineur)	<i>Moyenne</i>	3,85	1,99	2,01
	<i>Médiane</i>	1,65	1,45	1,36
	<i>Minimum - Maximum</i>	1,04 - 46,15	1,02 - 7,82	1,02 - 10,85
¹ Un établissement peut être fréquenté plus d'une fois par un même répondant.				
² Les établissements usuellement fréquentés par le répondant ont été comptabilisés et non ceux visités durant une période donnée.				

Tableau 4.1. Mesures de dispersion spatiale des pratiques de mobilité par groupes d'âge

Les deux autres mesures fournies par l'analyse centrographique, la distance domicile - centre de gravité de l'ellipse - et l'indice de forme de l'ellipse, ne présentent pas de relation claire avec l'âge, la santé et les autres variables socio-économiques du groupe de répondants. Les *seniors* sont toutefois ceux pour qui le centre de gravité de l'*espace d'action* est le plus éloigné de leur domicile.

Variables	Composante de dissémination spatiale	Composante d'étalement spatial
Nombre d'établissements ¹ fréquentés ² occasionnellement	0,816	0,145
Nombre d'établissements ¹ fréquentés ² hebdomadairement	0,792	0,192
Superficie (km ²) de l'ellipse de dispersion	0,190	0,801
Distance euclidienne (km) entre le centre de gravité de l'espace d'action et le domicile	-0,051	0,863
Indice de forme de l'ellipse de dispersion (oblongitude : rapport axe majeur / mineur)	-0,545	0,088
<ul style="list-style-type: none"> - Méthode d'extraction : analyse en composantes principales. - Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser (la rotation a convergé en 3 itérations). - Caractères gras réfèrent aux valeurs hautement saturées entre variables et composantes, ils s'interprètent comme des coefficients de corrélation. 		
<p>¹ Un établissement peut être fréquenté plus d'une fois par un même répondant.</p> <p>² Les établissements usuellement fréquentés par le répondant ont été comptabilisés et non ceux visités durant une période donnée.</p>		

Tableau 4.2. Saturations entre les variables et les deux composantes de l'ACP

Une analyse en composantes principales (ACP) exploratoire a été menée avec les variables de l'analyse centrographique de manière à dégager des composantes simples et non corrélées.⁴³ Ne disposant pas d'un échantillon paramétré, cette ACP est exploratoire. Elle structure l'information fournie par l'analyse centrographique sur les pratiques de mobilité. Comme les composantes ont été croisées avec les caractéristiques des répondants et de leur milieu de vie, ces variables n'ont pas été incluses dans l'ACP. Les résultats de cette étape sont présentés au tableau 2.⁴⁴ La première composante (37,6% de la variance totale) s'interprète comme un facteur de dissémination de la mobilité sur le territoire. Plus le nombre de lieux visités est élevé, plus la dispersion de ces derniers est grande et engendre un indice d'oblongitude élevé lui aussi, indépendamment du centre de gravité et de l'étendue de l'ellipse. La seconde composante (23,9% de la variance totale) renvoie à la notion d'étalement spatial ou à la superficie de l'espace d'action.

⁴³ N'ont été retenues que les composantes ayant une valeur propre supérieure à 1,0.

⁴⁴ L'ACP a permis de générer une valeur moyenne pour les sujets n'ayant pu faire l'objet de l'analyse centrographique.

Plus l'ellipse est vaste, plus la distance entre le domicile du répondant et le centre de gravité a tendance à augmenter, indépendamment du nombre de lieux visités.




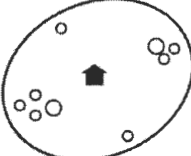
		Étalement spatial	
		Limité	Vaste
Dissemination spatiale	Faible	<p>Domocentré (n=25) (Âge : moyen=71,2 ans / médian= 69,5 ans)</p>  <p>(Mobilité locale polarisée et isotropique)</p>	<p>Pérégrinateur (n=19) (Âge moyen=67,9 ans / médian=66,0 ans)</p>  <p>(Mobilité régionale polarisée et isotropique)</p>
	Élevée	<p>Voisineur (n=29) (Âge moyen=66,9 ans / médian=67,0 ans)</p>  <p>(Mobilité locale disséminée et anisotropique)</p>	<p>Hypermobile (n=14) Âge : moyen=66,0 ans / médian=63,0 ans)</p>  <p>(Mobilité régionale disséminée et anisotropique)</p>

Tableau 4.3. Typologie de mobilité en 1999

La typologie de mobilité a été construite en croisant ces deux composantes orthogonales. Les sujets ont ainsi été regroupés selon leur valeur individuelle calculée pour chacun des deux facteurs, soit supérieure ou inférieure à la moyenne du groupe : une *dissémination spatiale* faible ou élevée et un *étalement spatial* limité ou vaste. Quatre types de mobilité ont été formés. La distribution des répondants selon la typologie de mobilité ainsi que l'âge moyen et médian de chacun des types sont présentés au tableau 3. Le type *domocentré* possède un *espace d'action* limité formé par un faible nombre de lieux visités. Le type *voisineur* possède aussi un *espace d'action* réduit, mais cet espace est constitué de plusieurs lieux. Les deux autres types, *pérégrinateurs* et *hypermobiles*, possèdent quant à eux des espaces d'action plus vaste. Les premiers concentrent leurs déplacements en quelques points tandis que les deuxièmes disséminent leurs pratiques de mobilité en plusieurs lieux sur le territoire. La figure 1 montre un exemple

cartographique représentatif des types. Le discours des répondants a alors été exploré pour éclairer les logiques soutenant les pratiques spatiales observées chez chacun des types de mobilité.

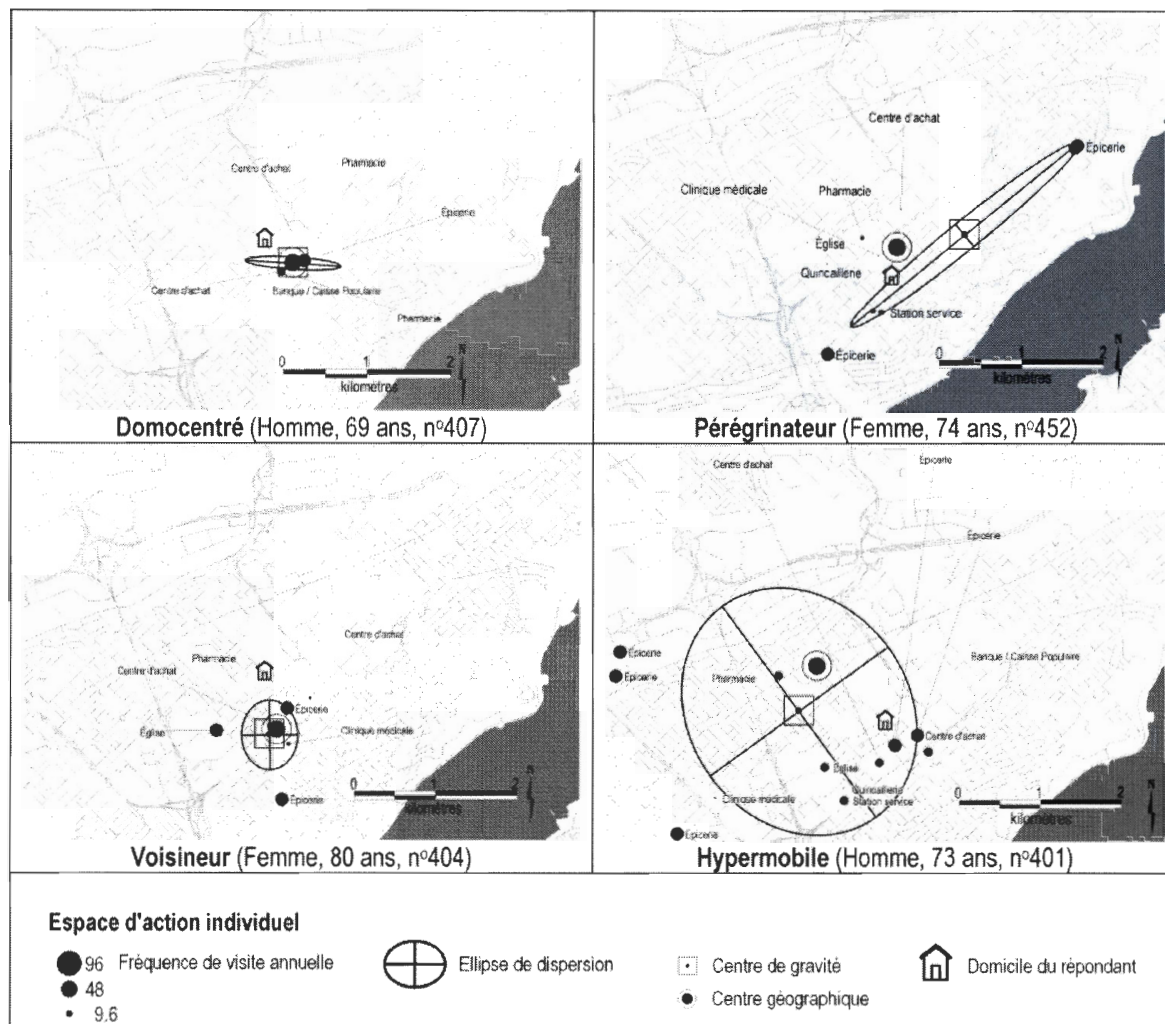


Figure 4.1. Exemples représentatifs des types de mobilité

4.4.2. Expérience et significations de la mobilité quotidienne

Sans problème d'autonomie, la mobilité n'est pas une préoccupation pour le groupe de banlieusards, même pour les plus âgés. Le quotidien est organisé de manière relativement routinière, sans toutefois révéler une planification stricte. Certains jours sont dédiés à des activités précises : « *Le mercredi, ça c'était ma journée de l'Âge d'Or [...] L'épicerie c'est plutôt le vendredi. Puis je joue au Scrabble le lundi soir*

[...] » (Femme, 69 ans, Beauport, n°112). Le contraste été-hiver influence les activités et les déplacements du groupe. Cela est exacerbé chez les sujets dont l'autonomie est précaire ainsi que pour les *domocentrés* et les *voisineurs*. Durant l'hiver, ces répondants sortent toujours mais moins loin et moins souvent : « *L'hiver, je m'organise pour y aller [au centre commercial] une fois par semaine, mais l'été j'y vais deux à trois fois* » (Femme, 71 ans, n°455). Chez les *pérégrinateurs* et les *hypermobiles*, même les très âgés, l'hiver est moins problématique : « *Non, c'est pas compliqué, je mets mes pneus d'hiver puis...* » (Femme, 82 ans, n°253).

D'autres obstacles à la mobilité, que ce soit à pied ou en voiture, émergent du discours, en particulier chez les plus âgés. On discute des tensions créées par une topographie accidentée, l'absence de trottoirs, le peu d'éclairage des rues, la circulation aux heures de pointe, la vitesse excessive sur les autoroutes : « *J'aime pas les grands boulevards, à mon âge je trouve que c'est dangereux* » (Femme, 82 ans, n°412). Les freins à la mobilité sont aussi de nature psychologique. La fatigue, une autonomie perçue comme limitée, l'effort excessif que demande un déplacement ainsi que des craintes à l'égard de groupes sociaux sont des raisons évoquées pour limiter les sorties risquant de causer complications : « [...] *faut pas que je marche trop parce que j'ai des douleurs* » (Homme, 74 ans, n°161) ; « *Je ne m'aventure pas loin. J'ai peur de pas revenir* » (Homme, 68 ans, n°153). Ces limitations volontaires rejoignent les résultats de Clément *et al.* (1998) en milieux urbains européens.

Les obstacles à la mobilité n'incitent cependant pas les répondants du groupe à déménager. Leurs pratiques de mobilité témoignent d'un grand désir d'adaptation. Quatre grandes stratégies sont déployées. Elles ne sont pas des étapes, elles sont adoptées à certains moments ou dans certaines situations par un même répondant. Premièrement, les trajets empruntés depuis des années sont modifiés. De plus petites voies sont utilisées pour éviter les autoroutes, même si elles engendrent des détours. Deuxièmement, les horaires sont modifiés pour éviter la circulation intense ainsi que la conduite en soirée. Troisièmement, les lieux fréquentés depuis plusieurs années sont remplacés par de nouveaux, plus accessibles. Il s'agit principalement d'espaces commerciaux où les conditions de stationnement et de consommation sont pénibles ou stressantes en raison de l'achalandage et des distances de marche. Finalement, les habitudes liées aux produits et aux services sont aussi changées. La proximité et l'accessibilité sont favorisées au profit de la diversité et de la qualité. Ces stratégies ne sont pas uniques à la banlieue québécoise, elles

s'observent dans des milieux moins urbanisés (Lord & Luxembourg, 2006) et ruraux (Everitt & Gfellner, 1996).

Les difficultés du vieillissement en banlieue dont témoignent ce groupe de banlieusards renvoient à la première dimension de la *motilité*, celle de l'accès. À ce titre, la disponibilité d'une automobile apparaît fondamentale. Elle permet aux répondants de maintenir leurs compétences de mobilité, deuxième dimension de la *motilité*. Comme le montrent les pratiques de mobilité observées sur le territoire, la voiture permet de conserver un potentiel de mobilité mais aussi de maintenir les espaces d'action observés malgré les complications que pose le vieillissement. L'accessibilité et les compétences automobiles s'articulent toutefois de différentes façons, tel qu'on le constate avec la présence des différents types. Cette variabilité interpelle directement la troisième dimension de la *motilité*, l'appropriation. Comme le montre le tableau 4 effectuant une synthèse des analyses objectives et subjectives de la mobilité du groupe, les banlieusards rencontrés ne s'approprient pas tous la *motilité* de la même manière. La partie suivante explore de façon qualitative, pour chacun des types, l'expérience du quotidien, les rapports à l'automobile et à la ville ainsi que les préférences en matière de transport.

4.4.2.1. Le domicile au centre du quotidien

Les *domocentrés* et les *voisineurs* font l'expérience d'un quotidien composé d'activités se réalisant au domicile ou dans les environs immédiats. « [...] je m'assois ici, je bricole un petit peu, je fais de la lecture, un petit peu de télévision, mais je reste à la maison » (Homme, 56 ans, n°169) ; « On reste pas mal dans le quartier. C'est pas souvent qu'on sort du coin » (Femme, 71 ans, n°455).

Les contacts sociaux des *domocentrés* se font surtout au domicile, souvent avec la famille rapprochée. Hormis pour des promenades, ils quittent la maison par obligation ou dans un but précis. Les *voisineurs* apprécient aller à l'épicerie, au centre commercial ou faire une promenade pour garder la forme. Même s'ils affectionnent ces sorties, rester à la maison n'est pas pénible pour autant : « [...] je vais faire le tour des épiceries, jusqu'à midi [ensuite], je travaille dans le jardin. » (Homme, 59 ans, n°220). Un nombre restreint de sorties et/ou un *espace d'action* limité n'implique pas isolement, confinement ou solitude. Le repli domestique est volontaire, l'espace de la maison et la disponibilité du jardin permettent de rester actif.




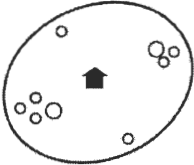
Type de mobilité	Pratiques spatiales	Modes de vie et automobile
<p>Domocentré</p> 	<p><i>Dissémination spatiale :</i></p> <p>Faible nombre moyen de lieux visités occasionnellement (8,9) et hebdomadairement (2,1)</p> <p><i>Étalement spatial :</i></p> <p>Espace d'action limité (1,7 km²) et peu éloigné du domicile (0,7 km)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Domicile comme centre d'activités quotidiennes ○ Mode de vie centré sur le domicile ○ Quotidien programmé ○ Automobile comme : 1) mal nécessaire, 2) renonciation et 3) nostalgie
<p>Voisineur</p> 	<p><i>Dissémination spatiale :</i></p> <p>Grand nombre moyen de lieux visités occasionnellement (12,9) et hebdomadairement (5,7)</p> <p><i>Étalement spatial :</i></p> <p>Espace d'action limité (2,2 km²) et peu éloigné du domicile (0,7 km)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Domicile comme centre d'activités quotidiennes ○ Mode de vie basé sur les sorties ○ Quotidien programmé avec imprévus amenés par les déplacements ○ Automobile comme moyen de transport pratique mais proximité appréciée
<p>Pérégrinateur</p> 	<p><i>Dissémination spatiale :</i></p> <p>Faible nombre moyen de lieux visités occasionnellement (10,5) et hebdomadairement (3,4)</p> <p><i>Étalement spatial :</i></p> <p>Espace d'action étendu (5,4 km²) et éloigné du domicile (1,6 km)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Domicile comme ancrage spatial ○ Mode de vie basé sur les sorties ○ Quotidien avec activités nécessitant des infrastructures (golf, quilles, etc.) ○ Automobile comme outil indispensable pour la qualité de vie
<p>Hypermobile</p> 	<p><i>Dissémination spatiale :</i></p> <p>Grand nombre moyen de lieux visités occasionnellement (15,5) et hebdomadairement (8,2)</p> <p><i>Étalement spatial :</i></p> <p>Espace d'action étendu (12,7 km²) et éloigné du domicile (1,7 km)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Domicile comme ancrage spatial ○ Mode de vie tourné extérieur ○ Participation à plusieurs réseaux sociaux ○ Quotidien avec imprévus amenés par les déplacements ○ Automobile comme outil d'insertion sociale

Tableau 4.4. Synthèse des analyses qualitatives et quantitatives de la mobilité du groupe de banlieusards

4.4.2.2. Le domicile comme point d'ancrage

Pour les *hypermobiles*, plutôt que de constituer un centre d'activités quotidiennes, le domicile signifie un point d'ancrage spatial où convergent les mouvements quotidiens. « Une journée typique, [...] je vais faire

mon épicerie le matin dans le quartier, je reviens porter mes affaires puis je retourne dans les centres d'achats [à l'extérieur du quartier] ou chez la coiffeuse. » (Femme, 62 ans, n°306). Les hypermobiles sont attachés à leur domicile et à leur quartier, mais également insérés dans des réseaux plus cosmopolites. La mobilité supporte leur mode de vie.

En faisant abstraction de l'échelle, les pratiques de mobilité et les pratiques sociales *des hypermobiles* se rapprochent en fait de celles des *voisineurs*. La différence se situerait donc essentiellement dans la dimension de l'espace visité et cette différence s'expliquerait par le type de quartier où ils résident. En effet, une majorité de *voisineurs* habitent des secteurs de banlieue bien desservis en services de proximité, alors qu'un seul des 14 *hypermobiles* réside dans une zone d'accessibilité similaire. Les autres *hypermobiles* doivent ainsi se déplacer davantage pour avoir accès aux mêmes services. Ces observations sur des individus vieillissants corroborent les résultats de Daris (2003) s'intéressant à l'insertion sociale et à la mobilité des sujets de tous âges provenant aussi du projet la *Banlieue Revisitée*.

Quant aux *pérégrinateurs*, la fréquentation de commerces, principalement les centres commerciaux, et la pratique de loisirs exigeant des infrastructures à l'extérieur des banlieues (golf, théâtre, etc.), les amènent à sortir de leur quartier de résidence. Leur quotidien est plus près de celui des *domocentrés*, mais il comporte plusieurs activités à l'extérieur du quartier. Une plus grande part de spontanéité est observée chez les *pérégrinateurs* et les *hypermobiles*.

4.4.2.3. *Rapports à l'automobile et à la ville*

L'organisation différenciée du quotidien selon les types de mobilité renvoie à divers rapports à la voiture. Les *hypermobiles* sont ceux qui apprécient le plus conduire. Sortir va de soi : « *Moi je reste pas en place, je sors* » (Homme 74 ans, n°120). Leur vie en banlieue serait difficile, voire impossible sans voiture. Cette voiture fait partie intégrante de leur « chez-soi » et de leur identité, en particulier pour les hommes : « *Je suis un homme, je décide [que] je veux aller quelque part, il faut que le char [automobile] soit près pour moi* » (Homme, 62 ans, n°165).

Les rapports à l'automobile des *voisineurs* sont plus ambigus. Ils apprécient à la fois mobilité et proximité. Conduire leur permet de rejoindre les centres commerciaux de quartiers qui polarisent une grande partie de leurs déplacements. Toutefois, les sorties régulières près du domicile sont appréciées notamment en

raison des rencontres fortuites qu'elles permettent. La proximité des lieux fréquentés par les *voisineurs* les amène à combiner marche et automobile (ex. petits achats ou église).

Les rapports à la voiture des *pérégrinateurs* se situent entre ceux des *voisineurs* et des *domocentrés* décrits ci-après. Les *pérégrinateurs* apprécient les sorties, mais résident dans des milieux moins bien pourvus en services de proximité. Hormis pour les sorties liées aux loisirs et aux activités socioculturelles, ce sont les centres commerciaux régionaux, à l'extérieur de leurs quartiers de résidence, qui polarisent leurs déplacements. Accessibles en voiture, ces lieux font office d'espaces d'urbanité où ils consomment, rencontrent, socialisent et circulent à pied en toute sécurité et à l'abri des intempéries. La voiture est au centre de la qualité de vie des *pérégrinateurs*, mais non de leur mode de vie comme chez les *hypermobiles*. Cette compétence motile leur permet de combler le manque de services de proximité.

Les *domocentrés* ont trois rapports à l'automobile. D'abord, la voiture signifie un mal nécessaire pour les sujets appréciant la vie en banlieue mais pas la conduite automobile. Ensuite, on observe des répondants qui ont renoncé complètement ou partiellement à la voiture. Quitter le domicile devient alors une occasion spéciale dans la semaine ou le mois. « *C'est très rare [que je sorte] parce qu'il faut que je prenne l'auto.* » (Femme, 81 ans, n°209) Finalement, on observe des sujets ne pouvant plus conduire. Ces derniers ont tous des problèmes d'autonomie et sont âgés de 70 ans et plus. L'*auto-mobilité* signifie la nostalgie du temps passé où l'on était actif, libre et autonome. Certains *domocentrés*, qu'ils conduisent ou non, ont recours à des proches pour se déplacer : « *[...] il me faut du transport parce que je conduis pas jusque là* » (Femme, 80 ans, n°412). C'est en s'appropriant ce support et en comptant sur leurs compétences motiles, notamment en combinant le groupement d'achats, le covoiturage et les services de livraison, que certains réussissent à demeurer en banlieue.

4.4.2.4. Et la vie sans voiture ?

Perdre sa voiture est pénible pour tous : « *Ça serait comme se faire couper les deux jambes* » (Homme, 80 ans, n°217). La perte éventuelle du permis ne fait pas l'objet de planification. Cette menace est une réalité que vivent les plus vieux : « *J'ai bien peur de ça. Là ils vont me l'enlever [permis de conduire]... j'ai 74 ans* » (Homme, 74 ans, n°161). Parmi sept options non mutuellement exclusives⁴⁵, prendre des taxis est l'option la plus prisée (37/87). La combinaison du taxi et de l'autobus selon le motif des déplacements est

⁴⁵ Autobus, taxi, chauffeur, appel à un proche, covoiturage, marche, déménagement dans un secteur central.

citée dans près d'un cas sur cinq (16/87). Les deux autres options les plus populaires sont de prendre l'autobus (31/87) ou de déménager dans un secteur plus central (20/87).

Pour les *hypermobiles*, perdre leur voiture signifie d'abord l'abandon d'activités et de relations sociales disséminées dans l'agglomération. Le refus de considérer l'éventualité de cette perte est alors observé : « *Je le sais pas, je veux pas y penser* » (Femme, 66 ans, n°155). Quant aux *voisineurs*, leurs préférences varient selon l'accessibilité de leur domicile aux services proximité : « *Je suis dans un quartier central, je n'ai pas besoin de déménager* » (Femme, 62 ans, n°408). Plusieurs *voisineurs* songeraient à faire l'essai de l'autobus avant de décider de déménager.

Chez les *domocentrés* et les *pérégrinateurs*, rester en banlieue sans voiture est une option envisageable. Pour les premiers, perdre l'accès à la voiture n'est pas problématique puisque leurs espaces d'action sont peu étalés. Si leur quotidien n'en serait pas bouleversé, les sorties seraient cependant limitées. Pour les seconds, la dépossession de l'automobile impliquerait davantage de changements. Ils envisageraient d'adapter leur mode de vie en le réorganisant parfois au prix de l'indépendance : « *Je sortirais quand d'autres viendraient me chercher* » (Femme, 65 ans, no106) ».

Globalement, c'est une fois mis devant l'impossibilité de conduire leur voiture que le groupe de banlieusards prend conscience de la dépendance à l'automobile. La proximité des services, incluant les circuits d'autobus, est perçue comme positive. L'adaptation est encore privilégiée au déménagement : « *Si j'ai la possibilité, j'irais prendre l'autobus ou alors en taxi, les sorties seront plus restreintes* » (Homme, 75 ans, n°167). Cela dit, prendre l'autobus est impensable pour une majorité (56/87), peu importe l'offre disponible. Le vieillissement en banlieue sans voiture risque de se réaliser au prix de la qualité de vie : « *C'est pas une question de survie, c'est une question de qualité de vie. Sans auto on peut survivre* » (Homme, 61 ans, n°409).

4.5. Discussion : Un capital de mobilité qui assure la stabilité résidentielle

La stabilité résidentielle en banlieue à laquelle aspirent les banlieusards vieillissants rencontrés les entraîne à modifier leurs pratiques de mobilité. Dans ce processus, l'âge n'est pas le seul déterminant, les modes de vie semblent aussi intervenir. C'est à travers l'exploration des expériences individuelles que l'on

comprend mieux les résistances aux changements des aînés mais aussi leurs difficultés à rompre avec des habitudes de déplacement établies depuis des années.

La voiture individuelle ne complique pas le vieillissement en banlieue, elle le facilite. Véritable support à la mobilité corporelle, l'automobile permet de se sentir libre et de se déplacer indépendamment, et c'est encore plus vrai lorsque marcher devient difficile. L'éventualité d'en perdre l'accès réfère à ne plus rien avoir. Les aînés rencontrés désirent conserver leur voiture, comme leur bungalow, le plus longtemps possible, l'un n'allant d'ailleurs pas sans l'autre. C'est du moins ce que ces banlieusards entendent faire jusqu'à l'épuisement, de leurs propres capacités physiques et cognitives, d'une part, et du support de leur proches, en grande partie les conjoints et les enfants, d'autre part. La conduite automobile de ce groupe de banlieusards sera-elle une pratique non négociable qui se réalisera jusqu'au bout? Question pertinente à la lumière de nos résultats sur des répondants *auto-mobiles*, certaines recherches nuancent cette éventualité en montrant que bon nombre d'aînés cessent de conduire avant de rencontrer des problèmes (McKnight, 2003 ; Parker *et al.*, 2001).

L'analyse qualitative de la *motilité* a permis d'aller au-delà de l'observation des pratiques de mobilité. Tout comme l'ensemble de la population, la mobilité des banlieusards rencontrés est influencée par la localisation des services dans leur quartier et l'agglomération. Ces caractéristiques urbaines du lieu de résidence semblent plus déterminantes que l'âge des individus sur les espaces d'action individuels observés. L'accès, la première des trois dimensions de la motilité, ressort donc comme structure agissant de manière déterminante sur le nombre et la longueur des déplacements de ce groupe d'individus vieillissants ainsi que sur le recours à l'automobile.

Avec la deuxième dimension de la *motilité*, la compétence, on observe que le groupe de banlieusards mise essentiellement sur la voiture individuelle. C'est avec les années de déplacements au sein d'un milieu structuré par et pour la voiture que les sujets ont su construire leurs compétences *auto-mobiles*. Ils maîtrisent leurs quartiers en termes, d'une part, de distances et de ressources aux déplacements et, d'autre part, selon leur perception des obstacles que pose la ville. Ils ont ainsi su accumuler un capital de mobilité sur lequel repose leur avenir en banlieue. Dans une situation de fragilité, est-il plus aisé d'adapter des pratiques de mobilité maîtrisées à l'intérieur d'un territoire familier que de déménager dans un nouvel

environnement mieux adapté? Les stratégies d'adaptation observées suggèrent que la première des deux solutions est préférée par ce groupe de répondants.

L'appropriation de la mobilité par ces banlieusards, troisième dimension de la *motilité*, est encore une fois *auto-mobile*. Au-delà de leur capacité, c'est le désir d'adaptation exprimé qui en témoigne. Pour le groupe de répondants, si le passage des 70 ans semble influencer l'étendue de leurs pratiques de mobilité, l'absence de relations claires entre ce même seuil et la dissémination de leurs déplacements suggèrent plusieurs questionnements. Les modes de vie se maintiendraient-ils malgré le vieillissement en se recentrant sur le domicile? Nos résultats indiquent que c'est une hypothèse à considérer. Cela dit, miser exclusivement sur la voiture risque de conduire plusieurs sujets vers la dépendance (sociale) ou le confinement lorsque la perte du permis de conduire sera inévitable.

Ces portraits réalisés à un moment de la vie de ces répondants doivent-ils être considérés comme stables ou seront-ils appelés à varier dans le temps, notamment avec l'avancement en âge et l'arrivée de problèmes plus sérieux d'autonomie? D'une part, les entrevues ont été menées avec des banlieusards dans une situation résidentielle plutôt positive. Comparer des banlieusards autonomes à d'autres limités en ce sens serait une option à envisager par d'autres recherches. D'autre part, compte tenu de la stabilité et des aspirations résidentielles du groupe, on doit admettre que ces individus ont fait le choix de vieillir en banlieue et de s'adapter. La considération de banlieusards plus jeunes ou d'individus qui ont déménagé serait une autre perspective comparative pertinente. Cela permettrait de comprendre la mobilité dans la vieillesse à la lumière de celle du passé, notamment des compétences acquises durant la vie active.

Mais l'un des principaux apports de cet article est la portée herméneutique de la typologie de mobilité qui a été constituée. Cette dernière gagnerait à être utilisée comme outil de recherche pour la formulation d'hypothèses qui, par la suite, pourraient être traitées avec des échantillons représentatifs issus de plusieurs milieux. Dans une autre optique, cette même typologie s'avère également féconde pour le développement d'hypothèses basées sur l'évolution temporelle de chacun des types. En effet, il est permis de croire que l'adaptation des *pérégrinateurs* et des *hypermobiles* sera plus difficile. Pour vieillir en banlieue, ils devront recomposer leur quotidien, plutôt que d'adapter leurs pratiques de mobilité comme envisagent de le faire les *voisineurs* et les *domocentrés*. Quant à ces derniers, la présence de plusieurs rapports à l'automobile au sein de leur groupe suggère que ces personnes ont possiblement appartenu

précédemment à un autre type. Alors, devient-on *domocentré* par choix, dans l'adaptation, ou par obligation et avec le risque d'issues négatives que cet article n'aurait pas mis en lumière?

4.6. Conclusion, de la nécessité de soutenir la mobilité des aînés

Cet article a croisé théories et méthodes pour explorer un enjeu majeur du vieillissement des populations canadienne et nord-américaine : celui de la mobilité des personnes vieillissantes et âgées résidants en banlieue pavillonnaire. Partant d'un croisement des constats de la géographie des transports et de la sociologie de la mobilité, l'article a permis de développer une typologie de mobilité originale basée sur les pratiques spatiales de banlieusards âgés, pour ensuite analyser le discours de chacun des types de manière à révéler des logiques soutenant les pratiques spatiales observées. Si les résultats montrent une grande variabilité des pratiques de mobilité au sein même du groupe de personnes âgées, il valide par ailleurs que chacun des types possède des rapports à l'automobile et à la ville différents, desquels émergent des significations communes. Ainsi, sans véritablement entrer dans un processus de décision, ces banlieusards choisissent implicitement de vieillir en banlieue en adaptant de manière continue leurs modes de vie, lesquels reposent à bien des égards sur leur automobile.

Si le développement de proposition d'aménagement ne faisait pas partie des objectifs de cet article, la variété des pratiques de mobilité observée, qui d'ailleurs ne doit pas être considérée comme exhaustive et généralisable, suggère certaines pistes de réflexion en ce sens. Nous avons notamment observé que la mobilité quotidienne du groupe de banlieusards rencontrés est moins pénible en termes d'obstacles dans certains secteurs de banlieue mieux pourvus en services. Ces cas montrent l'importance du contexte immédiat du domicile de la personne âgée. Entre autres besoins pour le vieillissement à domicile, c'est bien des services en support à la mobilité qu'il semble pertinent d'implanter en ces banlieues québécoises, et on peut incontestablement l'envisager dans d'autres banlieues du même type ailleurs dans le monde. Autrement dit, les expériences des banlieusards rencontrés nous invitent à questionner, voire à dépasser, la notion de proximité pour investir celle de l'accessibilité.

Les secteurs résidentiels explorés pour cette enquête, les premières générations de banlieues pavillonnaires vieillissantes, font l'objet de multiples réflexions visant leur requalification. À la lumière de nos résultats, ces projets devraient traiter attentivement la question de la disponibilité de services au sein des quartiers résidentiels. Un soutien aux centres commerciaux de quartiers, déjà présents dans les secteurs de banlieue investigués et utilisés par les personnes rencontrées, devrait être considéré de

manière à assurer leur pérennité, fortement remise en cause par le développement des grandes surfaces en périphérie (Biba *et al.*, 2008). Cet article montre finalement qu'afin de soutenir la personne âgée dans son domicile en banlieue, il est indispensable d'avoir comme préoccupation le soutien de modes de vie à la fois variés et *auto-mobiles*. Informer, sensibiliser et peut-être provoquer certaines pratiques sont autant de pistes d'intervention allant au-delà de l'aménagement urbain.

Références

- Alsnih R & Hensher DA (2003) The Mobility and Accessibility Expectations of Seniors in an Aging Population. *Transportation Research Part A* 37 : 903-916.
- American Association of Retired Persons (AARP) (2000) *Fixing to stay - A National Survey of Housing and Home Modifications Issues*. Washington, American Association of Retired Persons.
- 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).
- Boulaïbal M-H (2000) *Les territoires de mobilité quotidienne (Volume 1)*. Paris, Thèse de doctorat, École nationale des ponts et chaussées.
- Clément S, Mantovani J & Membrado M (1998) L'urbain dans tous ses états : Faire, vivre et dire la ville, *In Habitat et sociétés*, Haumont N (dir). Paris, L'Harmattan (231-254).
- Coughlin J (2001) *Transportation and Older Persons : Perceptions and Preferences*. Washington, American Association of Retired Persons.
- Daris A (2003) *Une perspective sociale des comportements de mobilité des résidents des banlieues anciennes de la région de Québec*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval (consulté en 03-2009, http://www.girba.crad.ulaval.ca/Articles/Memoire_Alexandra%20Daris_2003.pdf).
- Davison B, Kendig H, Stephens F & Merrill V (1993) *It's my Place : Older People Talk About Their Homes*. Canberra, Australian Government Publishing Service.
- Després C & Lord S (2002) Vieillir en banlieue. *In La banlieue revisitée*, Fortin A, Després C & Vachon G (dirs). Québec, Nota Bene (233-256).
- Després C & Lord S (2005) The meaning of home for elderly suburbanites, *In Home and Identity in Late Life : International Perspectives*, Rowles GD & Chaudhury H (dirs). New-York, Springer (317-340).
- Dijst M (1999) Action space as a planning concept in spatial planning. *Journal of Housing and Built Environment* 14(2) : 163-182.
- Dijst M & Vidakovic V (1997) Individual action space in the city, *In Activity-based approaches to travel analysis*, Ettema DF & Timmermans HJP (dirs). New York, Pergamon Press (117-134).

- Ettema D & Timmermans HJP (dirs) (1997) *Activity-based approaches to travel analysis*. New York, Pergamon Press.
- Everitt J & Gfellner B (1996) Elderly mobility in a rural area : The example of southwest Manitoba. *Le Géographe Canadien / The Canadian Geographer* 40 (4) : 338-351.
- Finlayson M & Kaufert J (2002) Older women's community mobility : A qualitative exploration. *Canadian Journal on Aging* 21(1) : 75-84.
- Föbker S & Grotz R (2006) Everyday mobility of elderly people in different urban settings : The example of the City of Bonn, Germany. *Urban Studies* 43(1) : 99-118.
- Fortin A, Després C & Vachon G (dirs) (2002) *La banlieue revisitée*. Québec, Nota bene.
- Fozard JL (2000) Sensory and Cognitive Changes with Age, *In Mobility and Transportation in the Elderly*, Schaie WK & Pietrucha M (dirs). New-York, Springer (1-44).
- Frey W (2003) *Boomers and Seniors in the Suburbs : Aging Patterns in Census 2000*. Washington, The Brooking Institution 20.
- Hildebrand ED (2003) Dimensions in elderly travel behavior : A simplified activity-based model using lifestyle cluster. *Transportation* 30 : 285-306.
- Horgas A, Wilms HU & Baltés M (1998) Daily life in very old age : Everyday activities as expression of successful aging. *The Gerontological Society Association of America* 38(5) : 556-568.
- Joerin F, Thériault M, Villeneuve P & Bégin F (2001) Une procédure multicritère pour évaluer l'accessibilité aux lieux d'activité. *Revue internationale de géomatique* 1(11) : 69-104.
- Kaufmann V (2000) *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : La question du report modal*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann V (2002) *Re-thinking mobility : contemporary sociology*. Lausanne, Ashgate.
- Kaufmann V, Bergman MM & Joye D (2004) Motility : mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4) : 745-756.
- Kellerman A (1981) *Centrographic measures in geography*. England, Geo Abstracts.
- Kesselring S (2006) Pioneering mobilities : new patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning A* 38(2) : 269-279.

- Levine N (2006) Crime mapping and the Crimestat program. *Geographical Analysis* 38(1) : 41-56.
- Lévy J & Lussault M (2003) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace et des sociétés*. Paris, Belin.
- 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.
- Lord S, Joerin F & Thériault M (2009) Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : Un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards âgés. *Cybergeo* (consulté en 03-2009, <http://www.cybergeo.eu/index22090.html>)
- MapInfo 8.0, Pitney Bowes MapInfo Corporation, États-Unis (www.mapinfo.com).
- Mcknight AJ (2003) Freedom of the open road : driving and older adults. *Generations* 27(2) : 25-31.
- Miles MB & Huberman AM (1984) *Qualitative Data Analysis : A Sourcebook of new methods*. Beverly Hills, Sage Publications.
- Mitchell K (2003) Enhancing mobility : Britain as an example of European experience. *Generations* 27(2) : 50-56.
- Moore EG & Rosenberg MW (2001) Canada's elderly population : the challenges of diversity. *Le Géographe Canadien / The Canadian Geographer* 45(1) : 145-150.
- Noël N (2003) *Formes urbaines, aménagements routiers et usage de la bicyclette*. Québec, Thèse de doctorat, Université Laval.
- Nud*Ist (QSR), 4.0, Australie, QSR International (<http://www.qsrinternational.com/>).
- Orfeuill J-P (2002) Mobilité, *In Dictionnaire de l'habitat et du logement*, Ségaud M, Brun J & Driant J-C (dirs). Paris, Armand Colin (300-304).
- Parker D, Macdonald L, Slutcliffe P & Rabbit P (2001) Confidence and the older drivers. *Aging and Society* 21 : 169-182.
- Patterson P (1997) *New urbanism and the elderly in urban and suburban neighbourhoods*. Portland, Thèse de doctorat, Portland State University.
- Pochet P (1996) La mobilité quotidienne des personnes âgées. *Gérontologie et société* 76 : 91-106.

- Puentes R & Warren D (2006) *One-fifth of America : A comprehensive guide to America's first suburbs*. Washington, The Brookings Institution 24 (consulté en 03-2009, http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/reports/2006/02metropolitanpolicy_puentes/20060215_FirstSuburbs.pdf).
- Rosenbloom S (2003) *The mobility needs of older Americans : Implications for transportation*. Washington, The Brookings Institution 19 (consulté en 03-2009, http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/reports/2003/07transportation_rosenbloom/20030807_Rosenbloom.pdf).
- Schönfelder S & Axhausen K (2003) Activity spaces : Measures of social exclusion? *Transport Policy* 10 : 273-286.
- Shunway-Cook A, Patla A, Stewart A, Ferrucci L, Ciol MA & Guralnik JM (2002) Environmental demands associated with community mobility in older adults with and without disabilities. *Physical Therapy* 82(7) : 670-681.
- Shunway-Cook A, Patla A, Stewart A, Ferrucci L, Ciol MA & Guralnik JM (2003) Environmental components of mobility disability in community-living older persons. *Journal of the American Geriatrics Society* 51(3) : 393-398.
- Smith G & Sylvestre G (2001) Determinants of the travel behavior of suburban elderly. *Growth and Change* 32 : 395-412.
- Sterns R, Antenucci V, Nelson C & Glasgow N (2003) Public transportation : options to maintain mobility for life. *Generations* 27(2) : 14-19.
- Urry J (2007) *Mobilities*. Cambridge, Polity.
- Vachon G & Luka N (2002) L'ère du bungalow : Portrait urbain et architectural, *In La banlieue revisitée*, Fortin A, Després C & Vachon G (dirs). Québec, Nota bene (13-48).
- Wagnild G (2001) Growing old at home. *Journal of Housing for the Elderly* 14(1/2) : 71-84.
- Waldorf B (2003) Automobile Reliance Among the Elderly : Race and Spatial Contexts Effects. *Growth and Change* 34(2) : 175-201.

Chapitre 5

5. *Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : Un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards vieillissant à domicile*⁴⁶

⁴⁶ Chapitre publié sous : Lord S, Joerin F & Thériault M (2009) Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : Un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards ages. Cybergeog (<http://www.cybergeog.eu/index22090.html>).

Résumé

Une majorité de banlieusards nord-américains aspire à vieillir à domicile. Dans un milieu dédié à l'automobile, l'accès à la mobilité risque d'être une dimension-clé pour le maintien de ces aspirations. Peu de recherches peuvent toutefois témoigner de l'évolution temporelle des aspirations résidentielles des aînés, pas plus que des transformations de leur mobilité sur le territoire. C'est dans cette optique que 102 banlieusards âgés de l'agglomération de Québec au Canada ont été consultés à deux reprises, en 1999 et 2006. Parmi ceux-ci, soixante-dix résidaient toujours à la même adresse en 2006. Étonnamment, les répondants qui ont déménagés ne sont pas ceux pour qui un déménagement semblait le plus probable en 1999. En 2006, cinquante-sept d'entre eux, maintenant âgés de 61 à 89 ans en 2006, ont répondu à un questionnaire postal (62%). Des portraits comparatifs des pratiques de mobilité ont été produits sur la base de statistiques descriptives couplées à des analyses spatiales. Pour 17 sujets, leur mobilité demeure inchangée, pour 16 une diminution est observée, mais une augmentation pour 15 autres. Pour les neuf derniers, leur mobilité s'est transformée sans impliquer d'augmentation ou de diminution. Un accroissement de la mobilité semble s'expliquer par des facteurs socio-spatiaux, notamment la relocalisation des services de proximité en périphérie de certains secteurs de banlieues. Les dimensions individuelles affectant l'accès à l'automobile, notamment l'âge et le niveau d'autonomie, rendent compte d'une réduction.

Mots clé : Vieillissement, mobilité quotidienne, mobilité résidentielle, banlieue (suburbs), analyse spatiale.

5.1. Introduction

La recherche récente montre le vieillissement des sociétés occidentales ; le Québec, comme le Canada, n'y font pas exceptions (Conseil des aînés, 2007). Si ce phénomène est une tendance globale, il s'observe de manière exacerbée dans les premières banlieues pavillonnaires (*suburbs*) construites au tournant des années 1950 en Amérique du Nord (Puentes & Warren, 2006) et en Australie (Paterson, 1997). Or, la mobilité quotidienne⁴⁷ est, dans ces milieux de faible densité, quasi-synonyme d'auto-mobilité⁴⁸. Si les personnes vieillissantes et âgées d'aujourd'hui font de plus en plus de déplacements (Rosenbloom, 2003), tôt ou tard des problèmes sont à prévoir en raison de limitations d'autonomie et de la perte ou de l'abandon du permis de conduire (Hare, 1992). Le vieillissement à domicile comme alternative à l'institutionnalisation (MSSSQ, 2003) suggère plusieurs questionnements quant à la qualité de vie offerte dans ces *suburbs*. La capacité des personnes vieillissantes à se déplacer dans l'espace urbain s'avère un facteur-clé pour une expérience résidentielle positive (Daris, 2003 ; Després & Lord, 2005). L'enjeu central du vieillissement en banlieue réside ainsi dans la capacité des aînés à se mouvoir, en voiture ou non, sur un territoire marqué par l'éloignement des services, des lieux de loisirs et de socialisation.

C'est dans une perspective longitudinale et exploratoire qu'un groupe de cent deux banlieusards âgés 61 à 89 ans de l'agglomération de Québec au Canada a été consulté à deux reprises, en 1999 et en 2006. Cet article compare, d'une part, les choix résidentiels d'aînés observés en 2006 face à leurs aspirations de 1999 et, d'autre part, l'évolution de leurs pratiques de mobilité selon les deux mêmes années de référence. Le présent article effectue ainsi une mise à jour des travaux développés avec les mêmes répondants six ans plus tôt (Lord *et al.*, à paraître). La mobilité quotidienne est ici étudiée dans ses dimensions objectives à l'échelle de l'individu. Ayant comme élément de départ le concept de déplacement (Golledge & Stimson, 1997), la mobilité quotidienne a été analysée avec le concept d'*espace d'action* (Dijst, 1999 ; Schönfelder & Axhausen, 2002)⁴⁹.

⁴⁷ La mobilité quotidienne se réfère aux déplacements quotidiens d'un individu dans un espace géographique habituel (Orfeuil, 2002). Elle s'observe selon les programmes d'activités d'un individu / ménage générant des mouvements dans l'espace géographique entre des origines et des destinations.

⁴⁸ L'*auto-mobilité* se réfère à l'usage généralisé de l'automobile comme moyen de déplacement.

⁴⁹ Plusieurs concepts font l'objet d'analyses et de débats, comme par exemple l'espace de vie (Courgeaux, 1988), l'espace d'action (Dijst, 1999) et l'espace vécu (Di Méo, 1991), avec la distinction d'aspects plus fondamentaux comme la différenciation entre le territoire (collectif) et l'espace (individuel) (Boulaïbal, 2000). Puisque les dimensions de l'appropriation et de l'appartenance ne font pas l'objet de cet article, nous retenons le concept de l'*activity space* défini ci-après.

5.2. Aspirations résidentielles et pratiques de mobilité en question

5.2.1. Vieillir en banlieue le plus longtemps possible

Les obstacles fonctionnels au vieillissement dans le cadre géographique des banlieues sont mis en exergue par les professionnels en aménagement (Lord, 2004 : 63-75). Ces difficultés ne sont cependant pas une préoccupation quotidienne pour les banlieusards vieillissants. Une large majorité des personnes âgées résidant en milieu pavillonnaire aspirent à demeurer le plus longtemps possible dans leur maison et leur quartier (Davison *et al.*, 1993 ; Wagnild, 2001). Des recherches montrent la faible mobilité résidentielle des aînés (AARP, 1996, 2000) ainsi que leurs préférences pour ce cadre de vie (Després & Lord, 2002 ; Grove & Wilson, 1992 ; Roy, 1996). Ce constat est corroboré par des études qualitatives qui exposent la complexité et la richesse de l'expérience résidentielle du « chez-soi » dans la vieillesse (Davison *et al.*, 1993 ; Després & Lord, 2005). Peu de recherches ont toutefois vérifié l'évolution des aspirations résidentielles chez un même groupe d'individus (ex. Krout *et al.*, 2003).

Si les personnes âgées planifient peu leur avenir résidentiel (Robison & Moen, 2000 ; Krout *et al.*, 2003), la perte éventuelle de leur voiture ne l'est pas plus (Lord *et al.*, à paraître ; Polzin & Page, 2005). Elles choisissent plutôt de contourner les problèmes fonctionnels quotidiens que posent leur vieillissement en banlieue, notamment ceux associés à la mobilité quotidienne. Une grande capacité et un fort désir d'adaptation des aînés à leur environnement résidentiel sont observés (Lord & Luxembourg, 2006 ; Ruechel & Mann, 2005). Toutefois, là encore, peu de recherches se sont intéressées à l'évolution ainsi qu'aux transformations de la mobilité quotidienne sur un territoire géographique circonscrit (Boffi *et al.*, 2004 ; Fökber & Grotz, 2006 ; Hendrickson & Mann, 2005 ; Schönfelder *et al.*, 2003).

5.2.2. La variabilité des pratiques de mobilité quotidienne chez les aînés

La mobilité quotidienne des individus et des ménages s'observe par les pratiques de mobilité (nombre de déplacement, distance parcourue, mode de transport, etc.) dans l'espace et le temps. Dans cette optique, l'approche de la *Time-Geography* d'Hägerstrand peut aujourd'hui être opérationnalisée avec les possibilités qu'offrent les systèmes d'information géographique (SIG) pour l'analyse de données désagrégées (Kim & Kwan, 2003 ; Thériault *et al.*, 2005 ; Joerin *et al.*, 2001). Les études s'intéressant spécifiquement à la mobilité quotidienne des aînés mettent en jeu les difficultés de déplacement que rencontre l'individu en raison de son vieillissement. Ces obstacles sont par exemple liés aux limitations d'autonomie fonctionnelle et à la perte d'acuité sensorielle (Fozard, 2000). Si une tendance globale à la réduction du nombre de

déplacements ainsi que des fréquences de sortie des aînés est observée, d'importantes variations au sein du groupe des plus de 65 ans doivent être considérées (Rosenbloom, 2003 ; Sampson & Staplin, 2003 ; Alsnih & Hensher, 2003). Les aînés ne forment pas un groupe socio-économiquement homogène (Conseil des aînés, 2003), cela s'exprime d'autant dans leurs pratiques spatiales. « There is [...] a more pronounced connection between health and travel in older persons, and the relation between variables such as gender, housing, social activities, financials, and marital status are more complex in older population than in working-age population » (Siren & Hakamies-Blomqvist, 2004, 108).

Hidlebrand (2003) et Rosembloom (2003) dans des travaux états-uniens, ou Schönfelder *et al.*, (2003) et Fökber & Grotz (2006) dans des études européennes, mettent ainsi en exergue, paradoxalement, la « grande » mobilité des personnes vieillissantes. En effet, les déplacements peuvent augmenter au passage à la retraite. Certains individus âgés se déplacent autant, voire plus que les cohortes de travailleurs plus jeunes. N'ayant plus de contraintes liées au travail, c'est principalement la mobilité de consommation et de loisirs qui contribue à faire augmenter le nombre et la fréquence de leurs déplacements (Rosenbloom, 2003). Ainsi, l'âge n'est pas l'unique déterminant de la mobilité quotidienne dans la vieillesse, il doit être considéré en relation avec d'autres dimensions qui y sont étroitement liées, notamment l'autonomie fonctionnelle.

En fait, seul un âge relativement avancé, souvent accompagné de limitations d'autonomie et de problèmes de santé, réduit de manière drastique le nombre de déplacements des individus. L'atteinte des 75-80 ans ressort comme un seuil marquant cette baisse (Benlarech, 1998 ; Fökber & Grotz, 2006 ; Mitchell, 2003 ; Pochet, 1996 ; Shunway-Cook *et al.*, 2002 ; Stern *et al.*, 2003). Posséder un revenu limité et une faible scolarité sont aussi des variables associées à un nombre plus restreint de déplacements dans la vieillesse (Pochet, 1996 ; Whelan *et al.*, 2006). L'analyse comparée des aînés et des aînées montre que les femmes réalisent moins de déplacements quotidiens, parcourent des distances plus courtes, s'éloignent moins du domicile et abandonnent plus tôt l'usage de la voiture que les hommes (Pochet, 1996 ; Rosenbloom, 2003 ; Waldorf, 2003 ; Whelan *et al.*, 2006). Si la motorisation des *baby-boomers* risque de faire disparaître les différences de genre (Pochet, 1996 ; Rosenbloom, 2003), la plus longue espérance de vie des femmes peut toutefois les placer dans une plus grande vulnérabilité que les hommes (Alsnih & Hensher, 2003).

5.2.3. Les espaces d'action des aînés

Le concept d'*espace d'action* peut être utilisé pour représenter et analyser la mobilité quotidienne dans une perspective géographique et de planification urbaine (Dijst, 1999). L'*espace d'action* correspond à l'espace des activités quotidiennes, espace où se réalisent les pratiques spatiales et sociales d'un individu observables sur un territoire (ex. travailler, consommer, se divertir, rencontrer, etc.). L'*espace d'action* peut être empiriquement construit sur des bases effectives, avec des déplacements réels ou des lieux régulièrement visités, ou sur d'autres considérés comme potentiels avec des lieux / espaces perçus (Ramadier, 2003) ou possibles sous différentes contraintes. Fondamentalement, cette perspective permet d'aborder la mobilité quotidienne de manière plus large que le concept de déplacement – mouvement observable entre une origine et une destination – en l'articulant aux modes de vie⁵⁰. Plusieurs concepts coexistent pour étudier cet espace individuellement ou collectivement (Boulabal, 2000). Si cela donne lieu à plusieurs représentations cartographiques, l'ellipse, dans un plan à deux dimensions, et le cylindre, dans une représentation incorporant la dimension temporelle, sont souvent utilisés.

Quelques études ont abordé les pratiques de mobilité des personnes âgées dans un espace géographique circonscrit. Certaines ont géoréférencé les lieux visités sur le territoire par des aînés dans des SIG (Boffi *et al.*, 2004). D'autres ont calculé des distances euclidiennes entre le domicile d'individus âgés et les lieux qu'ils fréquentent sur le territoire (Föbker & Grotz, 2006 ; Smith & Sylvestre, 2001), ou comparé les espaces d'action formés par la dispersion de plusieurs lieux visités dans l'espace urbain par des individus âgés à d'autres plus jeunes (Schönfelder & Axhausen, 2003). Enfin, de manière à prendre en compte la dimension temporelle, des études ont questionné des individus âgés sur les distances qu'ils parcouraient dans le passé (Hendrickson & Mann, 2005).

Tout comme pour les études sur les déplacements des aînés, une grande variabilité caractérise les espaces d'action des aînés. Schönfelder & Axhausen (2003), dans une recherche menée en Allemagne, n'observent pas dans leur enquête de différences entre les pratiques de mobilité des aînés vis-à-vis des individus plus jeunes. A l'opposé, Föbker & Grotz (2006) observent des espaces d'action plus restreints et un nombre de sorties quotidiennes plus limité chez les répondants les plus vieux. Ces auteurs, dans leur

⁵⁰ Le concept de mode de vie se réfère aux pratiques (ou groupes de pratiques) réalisées par un individu unique. Ces pratiques peuvent être regroupées indépendamment de leurs orientations et de leurs finalités, l'individu leur donnant un sens qui lui est propre (Juan, 1991, 23). Les pratiques ici étudiées sont spatiales, elles s'observent dans un espace géographique. Organisées en séquence, l'organisation et la routinisation des pratiques permettent la structuration de la vie quotidienne (Bourdieu, 2005).

enquête auprès d'Allemands de plus de 60 ans habitant quatre types de milieu, dont l'un pavillonnaire et comparable à la banlieue, montrent que les plus de 75 ans sortent moins souvent, indépendamment de leur autonomie. Par contre, les aînés étudiés ne fréquentent pas nécessairement les établissements les plus proches de leur domicile. Leurs déplacements de consommation, même s'ils sont moins fréquents, continuent à se déployer dans un rayon d'action relativement étendu. Le passage des 75 ans semble aussi marquer la chute du nombre de déplacements réalisés par l'aîné.

Dans une recherche à plus petite échelle menée auprès de quarante personnes de plus de 60 ans et limitées dans leur autonomie, Hendrickson & Mann (2005) montrent une réduction de la superficie de l'*espace d'action* avec un vieillissement combiné à des problèmes d'autonomie. Les répondants, au moment de l'enquête, parcourraient 50 miles par semaine contre 87 miles 6 ans plus tôt et 155 miles 15 ans avant l'entretien. Au contraire des résultats de Föbker & Grotz (2006), sans toutefois les avoir géoréférencés, le nombre de lieux visités sur le territoire est cette fois demeuré stable, voire a légèrement augmenté. Au moment des entretiens, le groupe d'aînés fragilisés semblait posséder une mobilité plus éclatée sur le territoire en fréquentant, en moyenne, 5,83 lieux par semaine comparativement à 5,70 6 ans plus tôt et 5,60 15 ans auparavant.

5.2.4. Le biais de la voiture individuelle?

Les recherches réalisées en banlieue, ou en milieux périurbain et rural, montrent la place centrale de l'automobile dans la mobilité quotidienne des aînés et ce jusqu'à un âge très avancé (Lord & Luxembourg, 2006 ; Siren & Hakamies-Blomqvist, 2004). Elles témoignent des effets structurants de la forme urbaine sur les pratiques de mobilité et sur le taux de motorisation des populations résidant en quartier de faible densité, y compris les aînés. Rosenbloom (2003) souligne la tendance des aînés états-uniens résidant en milieu pavillonnaire à multiplier le nombre de petits déplacements automobiles près du domicile. L'auteure montre aussi que les personnes âgées s'en remettent quasi-exclusivement à la voiture individuelle pour se déplacer. L'usage des moyens de transport en commun par les banlieusards âgés est marginal.

Non seulement la dépendance à l'automobile se poursuit dans la vieillesse, mais des recherches comme celles de Siren & Hakamies-Blomqvist (2004) en Finlande montrent qu'elle s'accroît. Avec l'arrivée de problèmes d'autonomie et de santé, la voiture individuelle intervient comme une prothèse à la mobilité corporelle. Elle permet, que l'on soit conducteur ou passager, de poursuivre les activités quotidiennes et de

participer à la vie sociale. En conséquence, la démotorisation des aînés (Epinasse, 2005) est une rupture psychologique, sociale et symbolique où l'aîné se voit confronté à la perte de son autonomie de déplacement, et donc à la possibilité d'abandon de plusieurs dimensions de son quotidien (Coughlin, 2001). À ce titre, Lord et Luxembourg (2006) observent que des aînés banlieusards québécois et aixois modifient leurs pratiques de mobilité sans cesser toutefois d'utiliser leur voiture : 1) modification des trajets empruntés au profit de plus petites voies, 2) changement des heures des sorties pour éviter des difficultés (circulation, conduite en soirée, etc.), 3) remplacement de certains lieux par d'autres mieux accessibles et 4) abandon d'habitudes impliquant trop de stress.

5.2.5. Des aînés aux modes de vie variés?

L'amélioration des conditions socio-économiques des aînés, leur accès quasi-généralisé à la voiture individuelle et la mobilité croissante des sociétés occidentales permet le maintien de modes de vie de plus en plus variés dans la vieillesse. C'est ce qu'observent Alsnih & Hensher (2003), Rosenbloom (2003) et Daris (2003). Ces constats suggèrent de dépasser les seuils normatifs des cycles de la vie classiques. À ce titre, Hildebrand (2003) propose une étude exploratoire intéressante. L'auteur a abordé la mobilité quotidienne d'États-Uniens et de Canadiens de plus de 60 ans en constituant des types de modes de vie selon les variables socio-économiques et d'équipement en transport, pour ensuite analyser les déplacements de chacun des groupes préalablement formés. Il constate la présence d'aînés aux modes de vie très peu mobiles et d'autres qui le sont davantage, voire beaucoup plus. Si de tels travaux s'intéressant au nombre de sorties effectuées par des personnes âgées ne peuvent rendre compte de leur mobilité dans l'espace géographique, ils ont néanmoins l'avantage de prendre en compte l'hétérogénéité des pratiques de mobilité des aînés.

Les différences importantes à la fois au niveau des méthodes et des milieux de recherche des études recensées ne permettent pas de tirer de conclusions claires, d'une part, sur l'évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse et, d'autre part, sur l'expression géographique de tels changements. En effet, elles fournissent des informations fragmentaires sur les déplacements des personnes âgées, sur les moyens de transport qu'elles utilisent ainsi que sur leurs pratiques territoriales. Elles ouvrent néanmoins d'excellentes pistes d'hypothèses. Si l'*espace d'action* d'un individu vieillissant peut diminuer en superficie, certains indicateurs de la mobilité des aînés peuvent demeurer stables, notamment le nombre de sorties et le nombre de lieux visités sur le territoire.

Peut-on maintenir les déplacements associés aux modes de vie construits pendant la vie active jusqu'au seuil des 70-80 ans? Ou bien, peut-on continuer de visiter certains lieux prioritaires, pouvant parfois être éloignés, en faisant diminuer les fréquences de sorties et le nombre de lieux visités? La littérature consultée pour cet article suggère les deux tendances, mais oblige également à adopter une perspective longitudinale de manière à saisir le véritable effet du vieillissement. Afin d'apporter des éléments de réponse, nous nous penchons sur l'évolution de la mobilité quotidienne d'un groupe de banlieusards vieillissants qui aspirait majoritairement à vieillir en banlieue en 1999 (Lord, 2004). Ces mêmes personnes ont été recontactées en 2006 de manière à explorer les questions suivantes :

1. Quelles sont les choix et les aspirations résidentiels des banlieusards près de sept années après la première consultation?
2. Quels sont les changements observables dans leurs pratiques de mobilité dans l'intervalle des deux consultations?
 - a) Quelles sont les caractéristiques physiques et fonctionnelles des lieux fréquentés sur le territoire (les nouveaux et ceux abandonnés)?
 - b) Quelles sont les différences dans les pratiques de mobilité selon les principales caractéristiques socio-économiques et de santé?
 - c) Quels sont les effets d'une perte d'autonomie ou d'une modification de la structure de ménage sur les pratiques de mobilité quotidienne?

5.3. Stratégie de recherche

5.3.1. Les données disponibles

Les données analysées sont issues du projet la *Banlieue revisitée* du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) (Fortin *et al.*, 2002) dans lequel cent soixante-treize banlieusards de l'agglomération de Québec au Canada ont été rencontrés en 1999. Les entrevues des cent deux répondants âgés de 55 à 82 ans⁵¹ en 1999 répartis entre cinquante-quatre hommes et trente trois femmes

⁵¹ Des cent deux répondants de plus de 55 ans du projet la *Banlieue revisitée* qui été retenus, quatre-vingt-sept entrevues ont fait l'objet des analyses de 1999. Quinze répondants avaient alors été exclus (dix étaient encore des travailleurs, cinq autres avaient refusé de dévoiler leur âge). Les cent deux sujets ont toutefois fait l'objet du suivi longitudinal 1999-2006.

ont été utilisées. Quatre-vingt-onze des cent deux ont été retracés par l'entremise des informations sur les répondants de 1999 détenues⁵² par le GIRBa et croisées avec des bases de données à accès public sur Internet. Parmi les quatre-vingt-onze sujets retracés et contactés par téléphone⁵³, cinquante-sept ont participé à la recherche de 2006, soit un taux de réponse de 62 % (57/91). Ce taux est inégal selon les trois groupes d'âge formés en 1999 : les *jeunes retraités* (55-64 ans), les *seniors* (65-74 ans) et les *anciens* (plus de 75 ans)⁵⁴. Deux tiers (23/37) des *jeunes retraités* et trois quarts (24/32) des *seniors* ont participé aux deux consultations, mais seulement huit des dix-neuf *anciens*⁵⁵. Une santé perçue comme trop fragile est la principale raison de refus.

Les données de 1999 proviennent d'entretiens qualitatifs menés en personne au domicile des répondants. La collecte des données de 2006 s'est effectuée avec un questionnaire postal auto-administré de quarante-cinq questions. Une enveloppe de retour prépayée et pré-adressée a été acheminée aux répondants. Le rappel téléphonique a permis de noter le consentement des répondants à participer à la recherche ainsi qu'à confirmer leur adresse postale. Les réponses au questionnaire ont permis de mettre à jour, en référence aux entretiens de 1999, les aspirations résidentielles des répondants, leurs habitudes de déplacements, leurs lieux de consommation visités sur le territoire ainsi que leur niveau d'autonomie.

5.3.2. Méthode de recherche

Trois étapes d'analyse ont été menées. Premièrement, les situations socio-économique et résidentielle du groupe d'aînés en 2006 ont été comparées à celles de 1999. Cette étape a permis, d'une part, d'identifier les répondants qui ont déménagés, ceux pour qui la situation familiale s'est modifiée (décès, cohabitation, etc.) et ceux qui ont vu leur niveau d'autonomie décliner, et d'autre part, de comparer leurs aspirations de 1999 à leurs comportements résidentiels effectifs en 2006. Le niveau d'autonomie des répondants a été évalué par l'indice PRISMA-7 (Raïche *et al.*, 2007) servant à repérer les individus susceptibles de nécessiter des soins à domicile⁵⁶. Deuxièmement, les pratiques de mobilité des répondants sur le territoire

⁵² Il s'agit des noms de répondants, de leurs adresses ainsi que leur numéro de téléphone en 1999.

⁵³ Cela a permis d'obtenir des renseignements sur les ménages ayant quitté leur bungalow, ainsi que ceux étant décédés depuis la première entrevue.

⁵⁴ Cette dénomination des groupes d'âge sera utilisée pour le reste de l'article.

⁵⁵ L'âge est manquant en 1999 et en 2006 pour deux répondants.

⁵⁶ L'outil compte sept questions simples de type oui / non et pouvant être posées au téléphone ou en questionnaire auto-administré. Le seuil de trois "oui" est jugé comme significatif. Environ le tiers des répondants identifiés par PRISMA-7 nécessitent du support selon l'outil standardisé d'évaluation de l'autonomie (SMAF) utilisé par le système de santé québécois.

ont été analysées. Pour ce faire, une typologie de mobilité construite avec les données de 1999 (Lord *et al.*, à paraître) a été réappliquée aux mêmes répondants en 2006. La classification de 2006 comparée à celle de 1999 a permis d'observer le changement d'un individu d'un type à un autre. Troisièmement, les espaces d'action des individus ayant changé de type de mobilité ont été explorés qualitativement. Pour chacun d'entre eux, l'*espace d'action* cartographié de 2006 a été superposé sur celui de 1999. Ces cartes individuelles ont été explorées pour tenter de comprendre les facteurs d'augmentation ou de diminution de la mobilité en lien avec l'évolution des quartiers des répondants (entre autres, fermeture et ouvertures de services) ainsi que de l'évolution de leur autonomie et de leurs caractéristiques socio-économiques.

La typologie de mobilité est issue d'indices d'analyse centrographique calculés à partir de la distribution spatiale de neuf types d'établissements de commerces et de services d'usage routinier⁵⁷. Comme en 1999, chacun des établissements visités par le répondant en 2006 a été localisé dans un SIG et associé à une fréquence d'usage ainsi qu'à un moyen de transport. Ces lieux, ainsi que les domiciles des répondants, ont été géoréférencés à l'échelle du bâtiment. Les analyses centrographiques ont été menées à l'aide du module MapStat (2.01) développé par Marius Thériault pour le logiciel de SIG MapInfo^{®58}. Les distributions spatiales individuelles des établissements fréquentés ont permis de calculer pour chaque personne des indices de dispersion spatiale et de tendance centrale (Kellerman, 1981 ; Levine, 2006). Le lieu de chaque commerce a été pondéré par le nombre de visites du répondant sur une base annuelle. Ces indices ont été, d'une part, croisés avec les caractéristiques socio-économiques des répondants, et d'autre part, étudiés à l'aide d'une analyse en composantes principales exploratoire. Des statistiques descriptives ont été effectuées de manière à relever des tendances à l'échelle du groupe de répondants. Selon la nature des variables (nominales ou d'échelle), des tests du Khi-deux, de différence de moyennes (Anova et test du t) ainsi que des corrélations ont été réalisés.

Le tableau 1 présente la typologie de mobilité développée en 1999 qui compte quatre types répartis selon deux composantes mutuellement indépendantes : 1) dissémination de la mobilité et 2) étalement de la mobilité (Lord *et al.*, à paraître). Le croisement des deux composantes orthogonales selon la position du répondant par rapport à la moyenne du groupe (inférieur ou supérieur) permet une classification en quatre

⁵⁷ Il s'agit des lieux suivants : épicerie, pharmacie, quincaillerie, clinique médicale, station-service, banque, guichet automatique, centre d'achat et église. Ils ont été retenus parce qu'ils sont facilement localisables et représentent une grande part des déplacements des aînés, tout en générant des déplacements réguliers et choisis en termes de fréquence et de localisation.

⁵⁸ Ce module a par ailleurs été utilisé pour d'autres recherches s'intéressant aux espaces d'action individuels, dont Noël (2003).

types : 1) *domocentré*, 2) *voisineur*, 3) *pérégrinateur* et 4) *hypermobile*. Le *domocentré* possède un *espace d'action* limité formé par un nombre restreint de lieux visités sur le territoire. Le *voisineur* compte aussi un *espace d'action* réduit, mais cet espace est constitué par un nombre plus importants de lieux visités sur le territoire. 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.




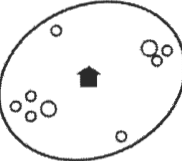
		Étalement spatial	
		Limité	Vaste
Dissemination spatiale	Faible	<p>Domocentré</p>  <p>(Mobilité locale polarisée et isotropique)</p>	<p>Pérégrinateur</p>  <p>(Mobilité régionale polarisée et isotropique)</p>
	Élevée	<p>Voisineur</p>  <p>(Mobilité locale disséminée et anisotropique)</p>	<p>Hypermobile</p>  <p>(Mobilité régionale disséminée et anisotropique)</p>

Tableau 5.1. Typologie de mobilité

En plus de structurer les pratiques de mobilité des répondants en 1999, cette typologie de mobilité a également servi à développer trois hypothèses de travail sur l'évolution de chacun des types qui la compose. Premièrement, la stabilité résidentielle en banlieue à laquelle aspiraient les répondants en 1999 risque de les entraîner à modifier leurs pratiques de mobilité vers une baisse des déplacements (cf. passer à un type moins mobile). L'analyse qualitative des modes de vie de 1999 avaient d'ailleurs révélé la présence de plusieurs rapports à l'automobile au sein des *domocentrés*, ce qui suggérait que les répondants de ce type aient possiblement appartenu précédemment à un autre type (Lord *et al.*, à paraître). La perspective sociale invitait également à considérer une deuxième hypothèse de nature géographique. En effet, l'adaptation des pratiques de mobilité des *pérégrinateurs* et les *hypermobiles* risque d'être plus difficile. Pour demeurer en banlieue, les répondants (en 1999) de ces deux types doivent recomposer l'ensemble de leur quotidien plutôt qu'adapter leurs pratiques de mobilité comme l'envisagent

les *voisineurs* et les *domocentrés*. Enfin, l'âge chronologique ne semble ne pas être un déterminant de ce processus d'adaptation de la mobilité, peu de relations claires avaient été observées (composantes d'étalement et de dissémination). À cet égard, les modes de vie semblaient être un facteur davantage explicatif.

5.3.3. Le groupe de banlieusards et leurs banlieues

Les répondants résident dans des quartiers des premières banlieues qui entourent typiquement les quartiers centraux des agglomérations nord-américaines (Puentes et Warren, 2006) et australiennes (Patterson, 1997). Ces *suburbs* sont celles où domine le bungalow – maison unifamiliale détachée de plain-pied. Ces quartiers ne doivent pas être confondus avec les grands ensembles européens, il s'agit de milieux exclusivement résidentiels de faible densité où domine la classe moyenne⁵⁹.

Le groupe de banlieusards étudié compte plus d'hommes que de femmes : quarante répondants contre dix-sept répondantes. La situation résidentielle du groupe de banlieusards se caractérisait en 1999 par une grande stabilité. Une majorité habitait leur maison depuis plus de 30 ans (37/57). En 2006, les *jeunes retraités*⁶⁰ comptent dix-huit hommes et cinq femmes ; un seul n'a pas de permis de conduire. Les *seniors* comptent dix-sept hommes et sept femmes ; deux ne conduisent pas. Enfin, les *anciens* comptent trois hommes et cinq femmes ; un *ancien* n'a pas de permis de conduire. La majorité (43/57) des banlieusards rencontrés a un conjoint et plus du tiers possède, en 2006, un revenu entre 30 000 \$ et 50 000 \$. De manière générale, les cinquante-sept répondants sont demeurés *auto-mobiles*, seulement deux ont perdu leur permis de conduire depuis 1999. Aucun sujet n'utilise régulièrement le transport en commun, même ceux qui ne conduisent pas. Enfin, deux répondants ont refusé de dévoiler leur âge.

L'article repose sur un *groupe* d'aînés qui habitaient un bungalow en banlieue en 1999, et non sur un échantillon aléatoire. Les résultats de l'article ne visent pas la généralisation des observations à l'ensemble des aînés de banlieue, mais plutôt le transfert de méthodes et de savoirs à des contextes socioculturels équivalents. C'est pourquoi les manipulations de données objectives et les statistiques descriptives produites ne s'appliquent qu'à l'échelle du groupe d'enquêtés uniquement. Les statistiques présentées le sont à titre indicatif, essentiellement pour guider l'interprétation et non pour porter des conclusions

⁵⁹ Pour une présentation exhaustive des quartiers des répondants, consulter Vachon et Luka (2002).

⁶⁰ En 2006, les *jeunes retraités* sont maintenant âgés de 61-70 ans, les *seniors* de 71-80 ans et les *anciens* de 81 à 89 ans.

généralisables. Ces limites doivent cependant être relativisées en raison de l'originalité et la rareté des connaissances produites par un suivi de près de sept années pour un groupe d'individus âgés.

5.4. Résultats

5.4.1. La situation résidentielle en 2006

5.4.1.1. Vieillir en banlieue, la réalité d'une majorité

La stabilité résidentielle à laquelle aspirait le groupe de banlieusards rencontrés en 1999 se poursuit en 2006. Sur les quatre-vingt-onze répondants retracés par téléphone, soixante-dix résident toujours à la même adresse.⁶¹ Quinze autres ont déménagé entre les deux consultations, soit un sur six, dont trois en résidence pour personnes âgées avec services. Onze sujets n'ont pu être rejoints en 2006. Six décès ont été constatés, dont cinq au domicile de 1999. Cette stabilité renforce les résultats des recherches transversales montrant que les aînés aspirent à vieillir à domicile le plus longtemps possible (AARP, 2000 ; Lord, 2004 ; Wagnild, 2001).

Des cinquante-sept répondants qui ont retourné le questionnaire postal, six ont déménagé et cinquante et un habitent toujours dans leur *bungalow* de 1999. La comparaison de la situation résidentielle de 1999 à celle de 2006 montre toutefois certains décalages entre les aspirations et les choix effectifs. D'une part, des cinquante-deux banlieusards toujours en place qui ne désiraient pas déménager en 1999, 40 maintiennent leur décision en 2006. Cependant, sept ont changé d'avis et pensent déménager à plus ou moins long terme. Cinq répondants qui n'envisageaient pas un déménagement en 1999 ont néanmoins quitté leur *bungalow* depuis, dont trois pour des raisons de santé. D'autre part, des cinq banlieusards qui affirmaient en 1999 vouloir déménager, seulement l'un d'eux n'habite plus sa maison de 1999, les quatre autres réfléchissent toujours. Ces résultats correspondent à ceux des études généralisables montrant qu'un déménagement est plus probable au tournant de la prise de la retraite que plus tard (Longino, 2002 ; Ostrovsky, 2005). La perspective longitudinale confirme également que la décision de déménager peut prendre plusieurs années (Krout *et al.*, 2003).

⁶¹ Le retour téléphonique a permis d'obtenir de l'information sur le lieu de résidence des répondants qui n'ont pas répondu au questionnaire postal.

Les difficultés d'accès à la mobilité quotidienne, notamment pour ceux qui présentaient des problèmes d'autonomie en 1999, ne semblent pas avoir influencé les choix résidentiels de 2006. Les répondants qui ont déménagé ne sont pas ceux qui avaient des problèmes d'autonomie il y a 6 ans, ni ceux ayant un accès limité à une voiture. Des onze aînés avec une autonomie révélée comme limitée ou gravement problématique en 1999, seulement deux n'habitent plus dans leur *bungalow* en 2006. Qui plus est, les dix-huit personnes pour qui la situation semblait la plus problématique⁶² en 1999 sont toujours en place⁶³. Pour ce qui est des six répondants déménagés, trois ont changé de domicile suite à l'arrivée subite de la maladie, trois autres en bonne santé ont opté pour un appartement en banlieue sans que la mobilité quotidienne joue un rôle dans leur relocalisation.

5.4.1.2. *Une auto-mobilité qui persiste*

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 2006 (77,1 % vs 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 cinq des cinquante-sept sujets, tous sont limités dans leur autonomie. Ainsi, près de 6 ans plus tard, aucun des cinquante-sept répondants n'a modifié substantiellement ses habitudes de déplacement.

5.4.2. *Évolution des pratiques de mobilité*

Le tableau 2 présente les indices des analyses centrographiques réalisées avec les distributions spatiales individuelles des lieux fréquentés par les répondants en 1999 et en 2006. Le nombre total de lieux fréquentés occasionnellement par le groupe est demeuré stable avec une moyenne de 12,6. Le nombre de lieux fréquentés hebdomadairement a par contre augmenté de 13 %, passant d'une moyenne de 4,6 en 1999 à 5,2 en 2006. Cela signifie que le nombre de lieux fréquentés plus rarement, moins d'une fois par semaine, a diminué. La superficie moyenne des ellipses de dispersion a rétréci dans l'intervalle des six années, passant de 4,3 km² en moyenne en 1999 à 3,6 km² en 2006, soit une réduction de plus de 16 % à l'échelle du groupe. Ces observations suggèrent une diminution des déplacements les plus rares, qui sont

⁶² Les répondants avec au moins une des situations suivantes : limitations d'autonomie du répondant, limitations d'autonomie du conjoint, absence de permis de conduire et un âge supérieur à 80 ans.

⁶³ Notons que cette observation ne peut s'appliquer aux répondants n'ayant pu être à nouveau contactés en 2006 ou ayant refusé de répondre au questionnaire postal.

également souvent les plus loin du domicile du répondant. Cela dit, tout comme observé dans la littérature, une grande variabilité de la mobilité est visible entre les groupes d'âge.

5.4.2.1. Stabilité des habitudes de sortie

Les *jeunes retraités* fréquentent environ le même nombre d'établissements, avec 13,6 lieux en 2006 contre 13,2 en moyenne en 1999. Si le nombre moyen de lieux qu'ils visitent occasionnellement est aussi stable pour les *jeunes retraités*, il augmente chez les *seniors*, avec près de 13 % de plus qu'en 1999. Si l'on considère seulement les lieux fréquentés sur une base hebdomadaire, tant les *jeunes retraités* et que les *seniors* ont vu ce nombre moyen augmenter avec une hausse de près de 12 % et 20 % respectivement. L'augmentation substantielle observée pour les *seniors* est relativement surprenante. À la lumière de la littérature, elle pourrait s'expliquer par la majorité d'hommes (17/24) dans le groupe, ces derniers davantage mobiles que les femmes. À l'inverse, les *anciens* ont considérablement diminué la fréquentation des établissements proposés, avec une baisse de près de 40 % passant de 13,2 en moyenne en 1999 à 8,0 en 2006. Cependant, aucune diminution n'est observable sur une base hebdomadaire, les anciens ont maintenu une moyenne de 3,9 lieux dans l'intervalle. La diminution importante du nombre de déplacement passé les 70 ans est en accord avec la littérature, même si le très faible nombre de répondants dans le groupe doit être interprété avec précautions. Notons que si l'on considère les refus de participer au volet de la recherche en 2006 pour des raisons de santé, cette tendance risque de s'accroître.

En 1999, on n'observait aucune tendance entre le nombre moyen d'établissements fréquentés et les groupes d'âge. Six années plus tard, les plus âgés se démarquent assez clairement des deux autres groupes ($F : 2,493 / p < 0,092$). La baisse de 39 % entre 1999 et 2006 du nombre moyen d'établissements fréquentés occasionnellement par les *anciens* montre également une tendance à la baisse ($F : 3,201 / p < 0,049$) qui n'est pas observée chez les *jeunes retraités* et les *seniors*. Cette baisse ne s'applique toutefois pas aux lieux fréquentés hebdomadairement et ce, même chez le plus vieux du groupe.

	Jeunes retraités (n=23)			Seniors (n=24)			Anciens (n=8)			Tous (n=55) ¹		
	1999	2006	Var.	1999	2006	Var.	1999	2006	Var.	1999	2006	Var.
Nombre moyen d'établissements fréquentés occasionnellement par le répondant	13,2	13,6	+3,0	11,7	13,2	+12,8	13,2	8,0	-39,3*	12,6	12,6	0,0
Nombre moyen d'établissements fréquentés hebdomadairement par le répondant	5,1	5,7	+11,8	4,3	5,2	+20,9	3,9	3,9	+0,0	4,6	5,2	+13,0
Superficie (km ²) de l'ellipse de dispersion des établissements fréquentés annuellement	4,3	4,6	+6,9	4,3	3,7	-13,9	4,4	0,6	-86,3*	4,3	3,6	-16,3
Distance euclidienne (km) entre le centre de gravité de l'ellipse de dispersion et le domicile	1,0	0,9	-10,0	1,2	1,0	-16,7	1,0	0,5	-50,0	1,1	0,9	-9,1
Indice de forme de l'ellipse de dispersion (oblongitude : rapport axe majeur / mineur)	2,2	1,7	-22,7	2,4	1,6	-33,3*	2,1	2,0	-4,8	2,6	1,7	-34,6*

* Moyennes présentant des tendances avec une ANOVA exploratoire ($p < 0,05$).

¹ L'âge est indisponible pour deux répondants.

Tableau 5.2. Mesures de dispersion spatiale des pratiques de mobilité par groupes d'âge pour 2006

Tout comme en 1999, les répondants limités dans leur autonomie en 2006 visitent en moyenne moins de lieux sur le territoire que ceux en bonne santé ($F : 9,297 / p < 0,004$). Ces sujets fragilisés ont aussi vu le nombre de lieux visités entre 1999 et 2006 diminuer davantage que ceux n'ayant pas de problème en ce sens ($F : 10,939 / p < 0,002$). Aucune tendance à l'échelle du groupe n'est toutefois observable selon le revenu familial, le genre et le statut du ménage ou le passage des 70 ans et ce, tant au niveau du nombre d'établissements visités occasionnellement sur le territoire et de ceux fréquentés hebdomadairement.

5.4.2.2. Réduction et transformation des ellipses de dispersion

La superficie moyenne des ellipses de dispersion des cinquante-sept répondants est passée de 4,3 km² en 1999 à 3,6 km² en 2006. Cette superficie présente des différences entre les groupes d'âge ($F : 6,355 / p < 0,003$). Alors qu'en 2006 les *jeunes retraités* ont une ellipse de 4,6 km² et les *seniors* de 3,7 km², les *anciens* en ont une de seulement 0,6 km². Les *jeunes retraités* ont légèrement augmenté la superficie de leur ellipse de près de 7 %, alors que les seniors et les anciens l'ont réduit de près de 14 % et de plus de 86 % respectivement. La diminution par les anciens de la superficie de leurs ellipses suggère une tendance ($F : 2,609 / p < 0,083$), ce qui n'est pas le cas des deux autres groupes d'âge. Le niveau d'autonomie ($F : 7,232 / p < 0,009$) et le genre ($F : 4,775 / p < 0,033$) sont des variables qui semblent associées à la superficie moyenne des ellipses du groupe de répondants. Ni le passage du seuil des 70 ou 75 ans, ni le revenu du ménage ne révèlent toutefois de tendances avec la superficie des ellipses.

La distance euclidienne entre le domicile et le centre de gravité de l'ellipse a diminué de plus de 34 % pour l'ensemble des sujets. Alors que cette distance est restée pratiquement la même chez les *anciens*, elle a considérablement baissé chez les *jeunes retraités* et les *seniors* avec respectivement près de 23 % et 33 % de diminution. Seuls le genre et le niveau d'autonomie suggèrent des tendances. Les femmes plus que les hommes ($F : 3,685 / p < 0,060$) et les répondants fragilisés comparativement à ceux non limités ($F : 4,906 / p < 0,031$) ont vu leur ellipse se rapprocher davantage de leur domicile. Enfin, les dispersions spatiales des lieux fréquentés sur le territoire par les banlieusards âgés ont eu tendance à se rapprocher de la forme circulaire. L'indice de forme des ellipses a diminué au cours des six années en passant d'une forme anisotrope (indice de 2,6) à une autre davantage isotrope (indice de 1,7).

Ces résultats sur les indices centrographiques précisent les études consultées. Ils nuancent les paradoxes observés sur l'augmentation des déplacements des aînés et la diminution des espaces d'action. D'un part, la baisse du nombre de lieux visités occasionnellement sur le territoire par le groupe et, d'autre part, le maintien ou même l'accroissement de ceux fréquentés hebdomadairement, tout en étant conjugués à la superficie des ellipses, viennent préciser nos hypothèses de travail sur l'évolution de la mobilité dans la vieillesse. Ainsi, les déplacements fréquents et près du domicile sont relativement stables ou en augmentation, alors que les déplacements plus rares et plus loin sont en diminution. Cette dynamique observée longitudinalement pour notre groupe pourrait expliquer la contraction des espaces d'action observés dans la littérature, malgré une augmentation des déplacements.

5.4.3. Évolution des espaces d'action

Le tableau 3 montre les résultats d'une analyse en composantes principales exploratoire⁶⁴ réalisée à partir des données de 2006, mais avec les mêmes indices d'analyse centrographique qu'en 1999 (Lord *et al.*, à paraître). On y observe la même structure factorielle qu'en 1999⁶⁵ : 1) une composante de dissémination (38,6 % de la variance totale) et 2) une composante d'étalement (21,2 % de la variance totale).

Le croisement des composantes principales avec les variables socio-économiques des répondants confirme partiellement les hypothèses de 1999 à l'effet que l'âge n'explique pas à lui seul la mobilité des

⁶⁴ Ne disposant pas d'un échantillon paramétré, l'analyse en composantes principales (ACP) est exploratoire. Elle structure l'information fournie par l'analyse centrographique sur les pratiques de mobilité. Comme cette typologie a été croisée avec les caractéristiques des répondants, ces caractéristiques n'ont pas été incluses dans l'ACP.

⁶⁵ N'ont été retenues que les composantes ayant une valeur propre supérieure à 1,0.

âinés de banlieue. La comparaison 1999-2006 montre des tendances émergeant entre les groupes d'âge et les deux composantes : la dissémination ($F : 2,463 / p < 0,063$) et l'étalement ($F : 2,723 / p < 0,075$). Les groupes les plus âgés disséminent et étalent moins leurs pratiques de mobilité sur le territoire. Le même constat est également relevé pour les répondants limités dans leur autonomie. Comparativement à ceux qui n'ont pas de problèmes d'autonomie, les sujets fragilisés disséminent ($F : 4,933 / p < 0,017$) et étalent ($F : 11,054 / p < 0,002$) moins leurs déplacements sur le territoire. Quant au genre, seule la composante de l'étalement suggère une tendance. Comme observé dans la littérature, les femmes du groupe s'éloignent moins de leur domicile que les hommes ($F : 6,120 / p < 0,016$).

Variables	Composante de dissémination spatiale	Composante d'étalement spatial
Nombre moyen d'établissements fréquentés occasionnellement par le répondant	0,719	0,387
Nombre moyen d'établissements fréquentés hebdomadairement par le répondant	0,660	0,129
Superficie (km ²) de l'ellipse de dispersion	0,494	0,511
Distance euclidienne (km) entre le centre de gravité de l'ellipse de dispersion et le domicile	-0,024	0,880
Indice de forme de l'ellipse de dispersion (oblongitude : rapport axe majeur / mineur)	-0,710	0,299
Méthode d'extraction : analyse en composantes principales. Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser. Rotation a convergé en 3 itérations.		





Tableau 5.3. Résultat d'analyse exploratoire en composantes principales en 2006

Ces banlieusards qui s'éloignent moins de leur domicile en 2006 qu'en 1999 ont néanmoins conservé stable la dissémination de leur mobilité. Cela confirme partiellement deux hypothèses formulées à partir des données de 1999. Premièrement, alors que la composante de l'étalement ne semblait pas associée aux groupes d'âge, ni à l'âge en donnée continue, elle le devient lorsqu'on intègre les données de 2006. Deuxièmement, même si les déplacements des cinquante-sept banlieusards s'effectuent dans une plus grande proximité, ils semblent conserver leurs caractéristiques spatiales, puisque la composante de dissémination ne montre pas de tendance selon l'âge. Ces résultats sont cohérents avec la littérature recensée. Les modes de vie en termes d'habitudes de sorties semblent se maintenir malgré le vieillissement.

Le tableau 4 montre les distributions des répondants selon la typologie en 1999 et celle de 2006. Tous les types ont à la fois perdu et gagné de nouveaux sujets. Cela vient en partie contredire ce qui avait été envisagé à partir des données de 1999, où nous supposions une réduction de la mobilité et une transition des répondants vers le type le moins mobile, soit les *domocentrés*. Cela dit, ce sont les transitions individuelles qui constituent le principal intérêt d'un tel suivi longitudinal.

Dix-sept répondants ont conservé le même type de mobilité, une majorité de ceux-ci (15/17) n'a toujours pas de problème d'autonomie. Quinze sujets ont pour leur part augmenté leur mobilité, dont treize *domocentrés* en 1999, leurs cas ne montrant aucune diminution des deux composantes et au moins l'augmentation de l'une ou de l'autre. À l'inverse, quinze personnes ont diminué leur mobilité, soit la diminution des deux composantes ou la stabilité de l'une et la baisse de l'autre. Chez neuf derniers répondants, on observe une altération de leur mobilité sans toutefois pouvoir affirmer que celle-ci a augmenté ou diminué. Il s'agit de trois *voisineurs* en 1999 dont l'étalement de la mobilité a augmenté mais dont la dissémination des déplacements a diminué : ils sont *pérégrinateurs* en 2006. À l'inverse, six *pérégrinateurs* en 1999 ont diminué l'étendue de leur mobilité mais augmenté sa dissémination sur le territoire pour devenir *voisineurs* en 2006.

Une analyse cartographique qualitative de l'évolution des espaces d'action a permis d'explorer les facteurs d'influence des pratiques spatiales des répondants. L'hypothèse que les facteurs d'augmentation de la mobilité sont de nature socio-spatiale semble se dégager. À l'inverse, les facteurs de diminution de la mobilité semblent plutôt liés, d'une part, à une détérioration du niveau d'autonomie du répondant, et d'autre part, au changement des modes de vie.

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

Légende :





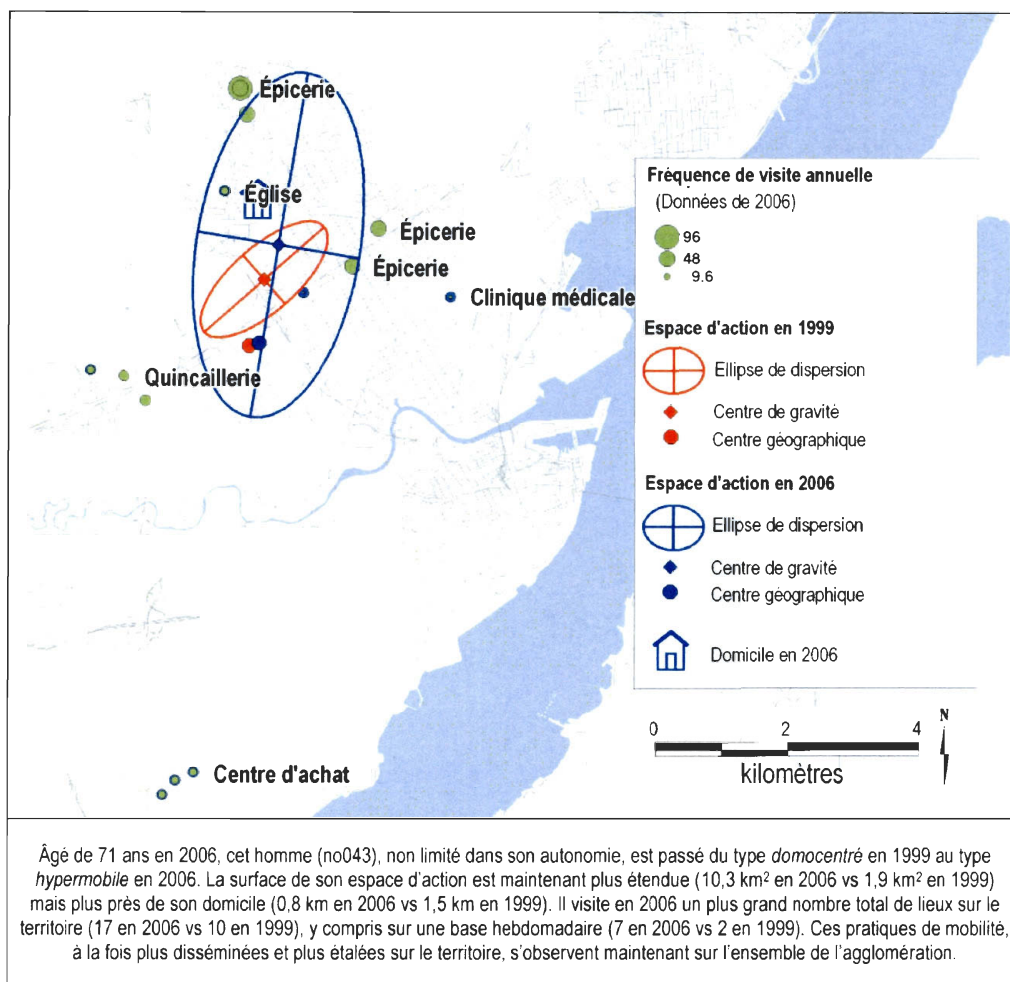
Stabilité :  Augmentation :  Diminution :  Altération : 

Tableau 5.4. Distributions des répondants selon les typologies de 1999 et de 2006

5.4.3.1. Facteurs d'augmentation de la mobilité dans la vieillesse

Premièrement, l'évolution de la structure urbaine de l'agglomération de Québec rend compte de plusieurs cas d'augmentation. Les quartiers de résidence de ces banlieusards ont vu plusieurs commerces et services cesser leurs activités dans l'intervalle des six années du suivi, notamment les épiceries, les boutiques spécialisées en alimentation, les quincailleries et les centres de services bancaires⁶⁶. Cette délocalisation de tels établissements s'est réalisée principalement vers les zones de type *grandes surfaces* situées aux abords des autoroutes ceinturant les banlieues étudiées (Biba *et al.*, 2008 ; Mercier, 2007). Les répondants âgés des secteurs concernés ont adapté leurs pratiques de mobilité de manière à rejoindre les établissements qui ne sont maintenant plus disponibles à proximité. Ce type d'adaptation s'est réalisé indépendamment de l'arrivée de limitations d'autonomie. Il rend compte des transitions les plus drastiques, celles impliquant le changement des deux composantes de la mobilité (ex. *domocentré* à *hypermobile*). La carte 1 illustre un cas représentatif de ce type d'augmentation.

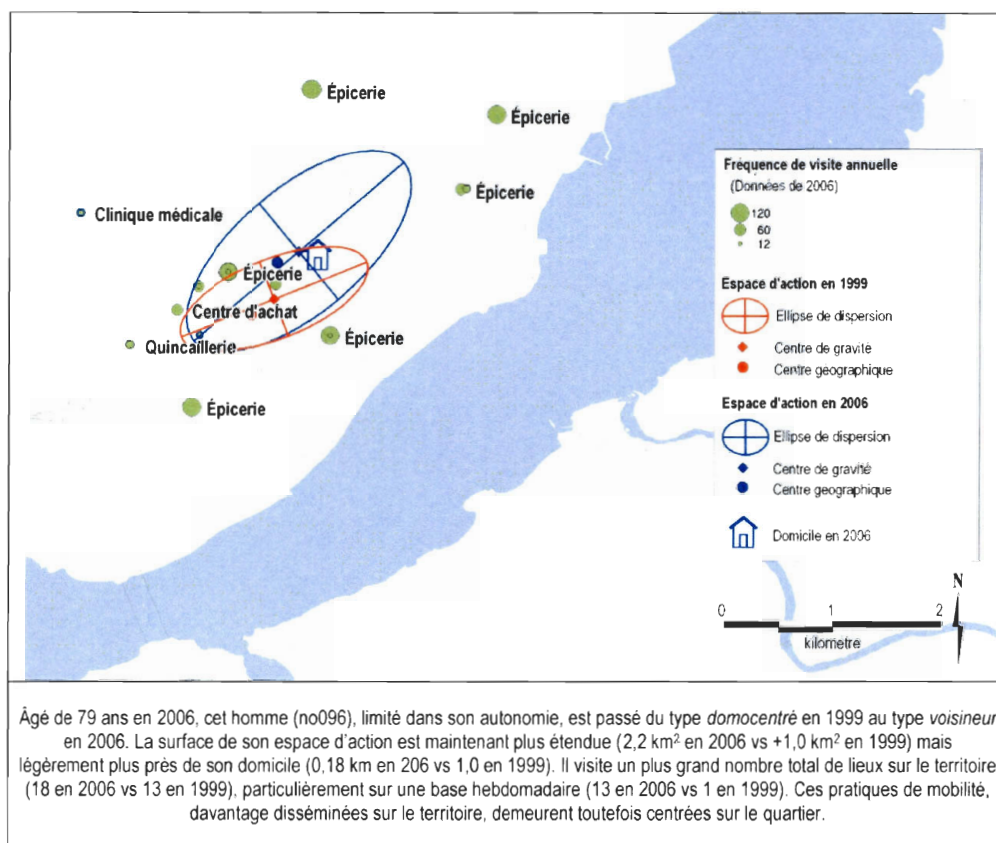
⁶⁶ Certains arrondissements de la ville de Québec, comme ceux de Beauport et de Charlesbourg, sont particulièrement concernés.



Carte 5.1. Exemple d'une augmentation importante de la mobilité sur le territoire

Deuxièmement, des facteurs liés aux habitudes de sortie et aux préférences en matière de déplacements rendent compte d'autres cas d'augmentation de la mobilité. Ces transitions plus limitées impliquent la modification d'une composante de la mobilité (ex. passage du type *domocentré* à celui de *voisineur* ou du type *pérégrinateur* à *hypermobile*). Ces transitions sont essentiellement masculines et concernent les répondants les plus jeunes du groupe. De tels cas d'augmentation correspondent à des observations comme celles de Rosenbloom (2003) à l'effet que les jeunes retraités, *auto-mobiles* et en bonne santé, multiplient les déplacements quotidiens. Ces transitions révèlent également le caractère structurant dans la mobilité des personnes âgées des centres commerciaux (Daris, 2003). En effet, ces milieux de proximité, protégés des intempéries et universellement accessibles, polarisent un grand nombre de déplacements des sujets ayant augmenté leur mobilité. La carte 2 présente un cas représentatif de ce type d'augmentation.

Troisièmement, pour un nombre limité de répondants, l'arrivée de problèmes d'autonomie chez le répondant lui-même ou chez son conjoint a également contribué à augmenter la mobilité. Certains sujets fréquentent maintenant un plus grand nombre d'établissements de santé ou encore un lieu spécifique localisé à l'extérieur de leur *espace d'action* de 1999. La présence d'équipements de soins spécialisés (ex. cliniques spécialisées) peut ainsi contraindre à se déplacer davantage à un âge avancé.

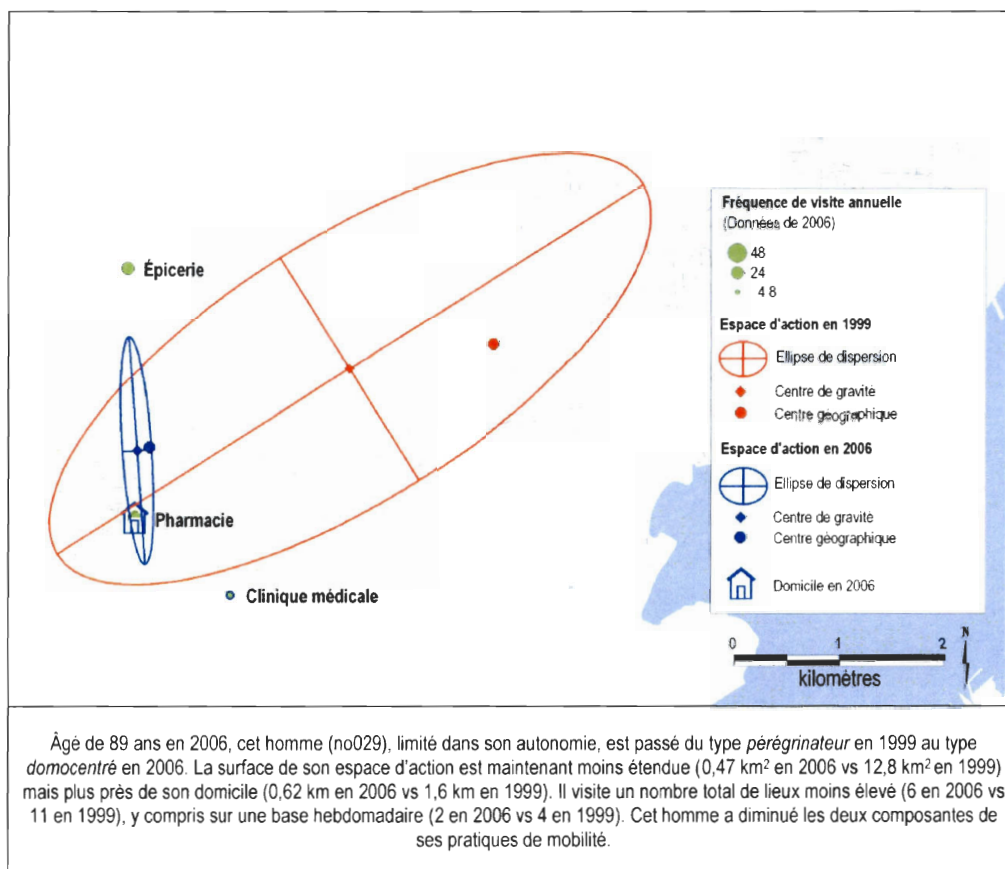


Carte 5.2. Exemple d'une augmentation limitée de la mobilité sur le territoire

5.4.3.2. Facteurs de diminution de la mobilité dans la vieillesse

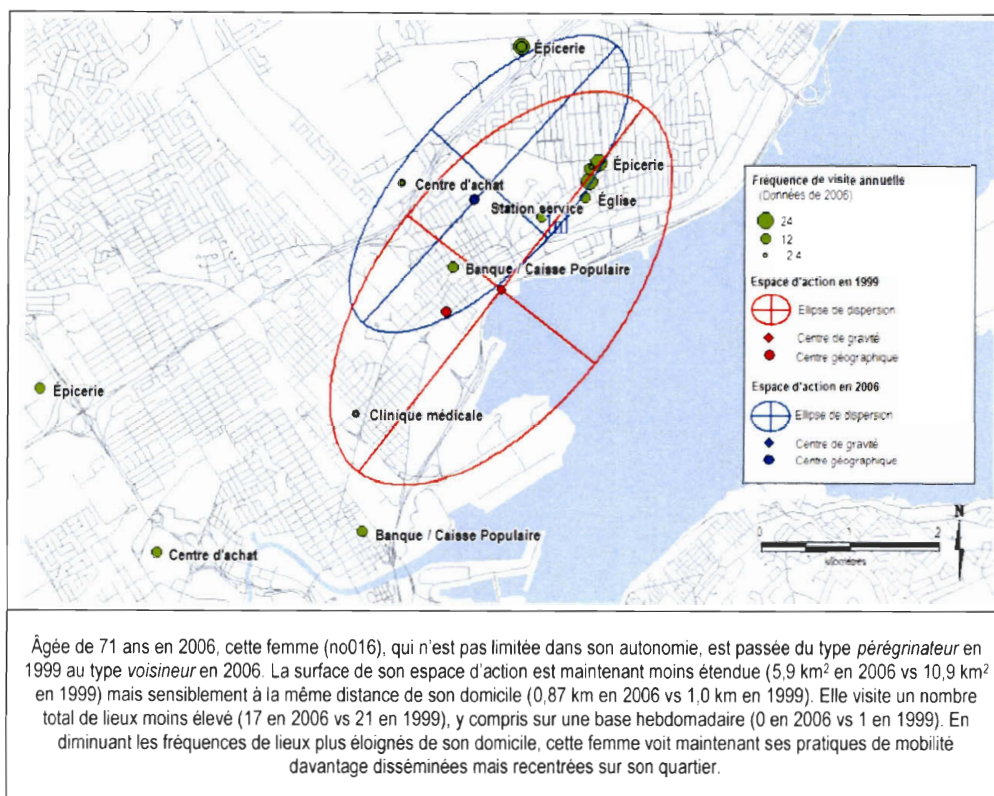
Premièrement, des problèmes d'autonomie fonctionnelle témoignent des cas de baisse considérable de mobilité. Les six passages des types *hypermobiles* ou *pérégrinateur* au type *domocentré* sont tous marqués par une dégradation de l'autonomie du répondant depuis 1999. Cela s'observe également par le déménagement en résidence pour personnes âgées pour trois de ces six cas. Ces transitions impliquent notamment une baisse de l'étendue de la mobilité, qu'elle soit combinée ou non à la composante de la

dissémination. La carte 3 expose un exemple représentatif d'un sujet passé de l'hyper-mobilité à une situation *domocentrée*.



Carte 5.3. Exemple d'une diminution importante de la mobilité sur le territoire

Deuxièmement, pour huit des dix répondants ayant diminué leur mobilité, cette baisse s'observe également avec l'arrivée de limitations d'autonomie (ex. trois des sept *voisineurs* maintenant *domocentrés* en 2006). Ces passages à un type moins mobile ne semblent toutefois pas uniquement reliés à cette variable. Ces cas montrent que l'on modifie certains lieux visités au profit d'autres moins éloignés sur le territoire, mais que l'on polarise également les déplacements vers des espaces offrant une mixité de fonctions en un seul endroit. Les centres commerciaux de quartier semblent encore jouer un rôle central dans ces pratiques spatiales. Les cas de diminution observés longitudinalement confirment en partie ce qui avait été anticipé de manière transversale en 1999. L'adaptation de la mobilité quotidienne s'effectue graduellement chez certains sous-groupes de répondants (Lord & Luxembourg, 2006). La carte 4 montre un exemple représentatif de ce type de transition.



Carte 5.4. Exemple d'une diminution limitée de la mobilité sur le territoire

5.5. Discussion

La stabilité résidentielle observée chez le groupe d'ânés rencontrés témoigne, près de 7 ans plus tard, de la volonté d'adaptation affirmée lors des entretiens qualitatifs initiaux en 1999 (Lord, 2004). L'articulation des stratégies d'adaptation de la mobilité que ces répondants avaient envisagées pour se maintenir en place se voit confirmée.

L'évolution des pratiques de mobilité sur le territoire de ce groupe d'ânés 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 des territoires, de leur autonomie et de leur mode de vie. Fondamentalement, et comme le reste de la population, ces personnes âgées se sont adaptés à l'évolution de leur ville. Par leur stabilité résidentielle et leurs aspirations de 1999 et de 2006, ces banlieusards témoignent de préférences pour la banlieue, et ce, qu'ils soient plus ou moins mobiles. À ce titre, une étude plus approfondie du sentiment de

satisfaction résidentielle serait pertinente pour mieux appréhender l'expérience de la mobilité en banlieue dans la vieillesse. En ce sens, ces trajectoires plutôt « sans problème » d'individus en relative bonne santé et *auto-mobiles* – seulement deux des cinquante-sept répondants ont perdu leur permis de conduire – ne doit pas masquer la présence, et assurément au sein même de ces banlieues, d'individus moins favorisés en ce sens.

La perspective longitudinale ici développée fournit un éclairage nouveau sur la mobilité quotidienne dans la vieillesse. Bien qu'elle confirme une tendance générale à la réduction des pratiques de mobilité, notamment lorsque centre commerciaux et équipements de santé sont à proximité, les six années du suivi ont permis de mieux définir la variabilité individuelle de la mobilité dans la vieillesse observée dans la littérature. En ce sens, nos résultats renforcent la pertinence de l'analyse de la mobilité à l'échelle individuelle et sous l'angle des modes de vie, en y incluant d'autres types de pratiques, sociales notamment.

L'évolution des déplacements de ce groupe de banlieusards renforce l'hypothèse que leurs pratiques spatiales s'inscrivent davantage en continuité avec les rapports à la mobilité en général, et à l'auto-mobilité en particulier. L'inertie des rapports à l'espace construits pendant la vie active, en termes de préférences et de routines, mais également au niveau de la connaissance et de la capitalisation des potentialités de mobilité (Kaufmann, 2008), ne doit pas être négligée. En ce sens, l'article renforce l'hypothèse que la mobilité dans la vieillesse n'est pas insérée dans une dynamique régressive nécessairement induite par l'âge. Recadré dans la problématique plus large du vieillissement à domicile (Lord, 2004), nous en arrivons également au constat que c'est peut-être moins l'évolution de pratiques de mobilité que nous avons pu observer que l'évolution des stratégies globales s'articulant à travers la mobilité, mais visant la conservation du « mode de vie banlieusard » avec les significations d'autonomie et d'indépendance qui lui sont associées.

Si la mobilité du groupe d'aînés est globalement moins étendue sur le territoire en 2006 qu'en 1999, la relative stabilité de la composante de dissémination de la mobilité vient nuancer le repli spatial souvent observé mais peu interprété. À la lumière de ces changements, nous pouvons questionner les notions de choix et de contraintes. L'adaptation de la mobilité observée chez ces aînés suggère des préférences pour le vieillissement en banlieue. Face à cela, l'obligation éventuelle pour ces personnes de s'en remettre aux

services disponibles à proximité impliquant une possible perte de diversité et de qualité des services doit également être soulevée. Cela dit, fondamentalement, en banlieue tant la proximité que l'accessibilité demeurent d'abord *auto-mobiles*.

Ainsi, quelles que soient les caractéristiques de la mobilité du groupe, celle-ci est restée très fortement automobile. C'est peut-être aussi ce qui explique la relative stabilité de la composante de la dissémination. Tout comme l'observent Siren & Blomqvist (2004), l'accès à la voiture nivèle les problèmes de déplacement. L'hypothèse à l'effet que l'automobile constitue un capital de mobilité sur lequel repose la stabilité résidentielle se voit renforcée, du moins pour le groupe de répondants étudié. Ce capital risque cependant d'être l'une des deux faces d'une médaille, l'autre étant la dépendance à la voiture, particulièrement dans le contexte où peu d'autres moyens de transport ont été pratiqués durant la vie active. Cela nous permet ainsi de préciser le véritable enjeu du vieillissement en banlieue : qu'arrive-t-il lorsque l'adaptation de l'*auto-mobilité* n'est plus possible?

Pour terminer, si plusieurs individus âgés ont montré qu'il était possible d'augmenter ou de diminuer leur mobilité sur le territoire, cela n'exprime en rien comment sont vécus les changements observés. Qui plus est, la mobilité analysée ici est celle liée aux déplacements de consommation. Bien que la littérature montre que cette dimension occupe une place centrale dans le quotidien d'une personne âgée (Benlarech *et al.*, 1998 ; Rosenbloom, 2003), elle n'est surtout pas exclusive. D'autres motifs de déplacements, notamment pour constituer des espaces d'action thématiques ou synthétiques, gagneraient à être investigués selon la méthode ici développée.

5.6. Conclusion

Cet article s'est intéressé à l'évolution des pratiques de mobilité d'un groupe de cent deux banlieusards de l'agglomération de Québec au Canada entre 1999 et 2006, ces derniers étant âgés 61 à 90 ans en 2006. Adoptant une perspective longitudinale et exploratoire, c'est par une typologie de mobilité que les pratiques spatiales des répondants ont été comparées à six années d'intervalle. La contribution principale de l'article réside dans la perspective à la fois individuelle et longitudinale pour le développement d'une typologie de mobilité. Cette dernière a permis de constater comment des individus associés à un certain type de mobilité ont vieilli et ont transformés leurs pratiques du territoire. Les deux composantes de la mobilité considérées, l'étalement et la dissémination des déplacements, ont permis de préciser certaines

connaissances à ce jour fragmentaires sur la mobilité dans la vieillesse. Nos analyses suggèrent que l'augmentation de la mobilité dans le grand âge provient de facteurs socio-spatiaux, notamment la dispersion des services sur le territoire. Les dimensions individuelles, notamment l'âge et le niveau d'autonomie, semblent expliquer une réduction.

Quant à la portée pratique d'une telle étude, elle montre que, fondamentalement, les banlieues pavillonnaires investiguées ne sont pas des obstacles incontournables pour le vieillissement. Si les aménageurs ont moins d'emprise sur les facteurs provoquant une diminution de la mobilité relevés dans cet article, en étant principalement associée à la santé et aux préférences de l'individu, ils ont néanmoins la possibilité d'intervenir sur ceux qui la font augmenter. À l'heure des grands enjeux environnementaux, ils gagneraient à garantir la présence et l'accessibilité dans des conditions sécuritaires (mobiliers urbains, éclairage, etc.) de services de proximité. De tels services, dont la pérennité n'est pas assurée face à la concurrence des grandes surfaces (Biba *et al.*, 2008), sont par ailleurs présents, proches et accessibles dans les banlieues investiguées. En outre, le support de tels équipements représente une voie d'intervention relativement simple qui répondrait à des besoins en mobilité clairement révélés par nos travaux. Qui plus est, cela dépasse largement la problématique de l'aménagement des villes et du vieillissement des populations. Une telle consolidation rejoint davantage la notion de développement durable où la diminution de la dépendance à la voiture concerne les vieux comme les plus jeunes.

Références

- Alsnih R & Hensher DA (2003) The Mobility and Accessibility Expectations of Seniors in an Aging Population. *Transportation Research Part A* 37 : 903-916.
- American Association of Retired Persons (AARP) (1996) *Understanding Senior Housing - Into the Next Century - Survey of Consumer Preferences, Concerns and Needs*. Washington, American Association of Retired Persons.
- American Association of Retired Persons (AARP) (2000) *Fixing to stay - A National Survey of Housing and Home Modifications Issues*. Washington, American Association of Retired Persons.
- 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).
- 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* 52(1) : 39-64.
- Boffi M, d'Ovidio M, Tornaghi C & Natoli E (2004) *Urban Mobility of Elder People GPS and GIS for Collecting and Analysing Space-Time Information on Mobility*. Heraklion (Greece), 7th AGILE Conference on Geographic Information Science.
- Boulaïbal M-H (2000) *Les territoires de mobilité quotidienne*. Paris, Thèse de doctorat, École nationale des ponts et chaussées.
- Conseil des aînés (2007) *La réalité des aînés québécois* (3e édition). Québec, Gouvernement du Québec.
- Coughlin J (2001) *Transportation and Older Persons : Perceptions and Preferences*. Washington, American Association of Retired Persons.
- Courgeau D (1988) *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale - Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. Paris, Édition de l'INED.
- Daris A (2003) *Une perspective sociale des comportements de mobilité des résidents des banlieues anciennes de la région de Québec*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval (consulté en 03-2009, http://www.girba.crad.ulaval.ca/Articles/Memoire_Alexandra%20Daris_2003.pdf).

- Davison B, Kendig H, Stephens F & Merrill V (1993) *It's my Place : Older People Talk About Their Homes*. Canberra, Australian Government Publishing Service.
- Després C & Lord S (2005) The meaning of home for elderly suburbanites, *In Home and Identity in Late Life : International Perspectives*, Rowles GD & Chaudhury H (dirs). New-York, Springer (317-340).
- Di Méo G (1991) *L'homme, la société, l'espace*. Paris, Anthropos.
- Dijst M (1999) Action space as a planning concept in spatial planning. *Journal of Housing and Built Environment* 14(2) : 163-182.
- Dijst M & Vidakovic V (1997) Individual action space in the city, *In Activity-based approaches to travel analysis*, Ettema DF & Timmermans HJP (dirs). New York, Pergamon Press (117-134).
- Epinasse C (2005) *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées*, PREDIT, Groupe opérationnel n°1 Mobilité, territoires et développement durable, (consulté en 03-2009, <http://portail.documentation.equipement.gouv.fr/documents/CETTEXST005785/CETTEXST005785.pdf>).
- Ettema D & Timmermans HJP (dirs) (1997) *Activity-based approaches to travel analysis*. New York, Pergamon Press.
- Föbker S & Grotz R (2006) Everyday mobility of elderly people in different urban settings : The example of the City of Bonn. Germany' *Urban Studies* 43(1) : 99-118.
- Fortin A, Després C & Vachon G (dirs) (2002) *La banlieue revisitée*. Québec, Nota bene.
- Fozard JL (2000) Sensory and Cognitive Changes with Age, *In Mobility and Transportation in the Elderly*, Schaie WK & Pietrucha M (dirs). New-York, Springer (1-44).
- Golledge RG & Stimson RJ (1997) *Spatial Behavior : A Geographic Perspective*. New-York, The Guilford Press.
- Groves MA & Wilson VF (1992) To move or not to move? Factors influencing the housing choice of elderly persons. *Journal of Housing for the Elderly* 10(1/2) : 33-47.
- Hare PH (1992) Frail elders in the suburbs. *Journal of the American Society on Aging* (Spring) : 35-39.

- Hendrickson CC & Mann WC (2005) Changes Over Time in Community Mobility of Elders with Disabilities, *In Mobility : Driving and Transportation Alternatives for Older Persons*, Mann M (dir). Spark, Routledge (75-89).
- Hildebrand ED (2003) Dimensions in elderly travel behavior : A simplified activity-based model using lifestyle cluster. *Transportation* 30 : 285-306.
- Joerin F, Thériault M, Villeneuve P & Bégin F (2001) Une procédure multicritère pour évaluer l'accessibilité aux lieux d'activité. *Revue internationale de géomatique* 1(11) : 69-104.
- Juan S (1991) *Sociologie des genres de vie : morphologie culturelle et dynamique des positions sociales*. Paris, Presses universitaires de France.
- Kellerman A (1981) *Centrographic measures in geography*. England, Geo Abstracts.
- Kim HM & Kwan MP (2003) Space-time accessibility measures : A geocomputational algorithm with a focus on the feasible opportunity set and possible activity duration. *Geographical Systems* 5(1) : 71-91.
- Krout J, Holmes H, Erickson M & Wolle S (2003) Residential Relocation. *In Residential Choices and Experiences of Older Adults Pathways to Life Quality*, Krout J & Wethington E (dirs). New-York, Springer (27-46).
- Levine N (2006) Crime mapping and the Crimestat program. *Geographical Analysis* 38(1) : 41-56.
- Longino C (2002) The geographical mobility of retirees : A views from the new millennium. *Contemporary Gerontology* 9(1) : 2-6.
- 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.
- Lord S (2004) *Les aînés face à leur avenir résidentiel : Le cas de résidents de banlieues de Québec*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval, (consulté en 03-2009, <http://www.girba.crad.ulaval.ca/Articles/Lord2004.pdf>).
- Lord S, Joerin F & Thériault M (à paraître) La mobilité quotidienne de banlieusards vieillissants et âgés : Déplacements, aspirations et significations de la mobilité. *The Canadian Geographer / Le Géographe Canadien*.
- MapInfo 8.0, Pitney Bowes MapInfo Corporation, États-Unis (www.mapinfo.com).

- Mercier P (2007) *Évolution dans la distribution des commerces de détail sur le territoire de la CMQ (2000-2005) : Répartition spatiale de l'offre commerciale selon les secteurs d'activité et les limites territoriales*. Québec, Essai de maîtrise, Université Laval.
- Ministère de la Santé et des services sociaux du Québec (2003) *Politique de soutien à domicile - Chez-soi : Le premier choix*. Québec, Gouvernement du Québec.
- Mitchell K (2003) Enhancing mobility : Britain as an example of European experience. *Generations* 27(2) : 50-56.
- Noël N (2003) *Formes urbaines, aménagements routiers et usage de la bicyclette*. Québec, Thèse de doctorat, Université Laval.
- Ostrovsky Y (2004) Life Cycle Theory and the Residential Mobility of Older Canadians. *La revue canadienne du vieillissement* 23 : 23-37.
- Patterson P (1997) *New urbanism and the elderly in urban and suburban neighbourhoods*. Portland, Thèse de doctorat, Portland State University.
- Pochet P (1996) La mobilité quotidienne des personnes âgées. *Gérontologie et Société* 76 : 91-106.
- Polzin S & Page O (2005) *Transit Use Viability Among Older Drivers Losing Driving Privileges*. Tampa, Florida Department of Transportation, (consulté en 03-2009, <http://www.nctr.usf.edu/pdf/77601TechMemoOne.pdf>).
- Puentes R & Warren D (2006) *One-fifth of America : A comprehensive guide to America's first suburbs*. Washington, The Brookings Institution 24, (consulté en 03-2009, http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/reports/2006/02metropolitanpolicy_puentes/20060215_FirstSuburbs.pdf).
- Raïche M, Hébert R, Dubois M-F, Grégoire M, Bolduc J, Bureau C & Veil A (2007) Le repérage des personnes âgées en perte d'autonomie modérée à grave avec le questionnaire PRISMA-7 : présentation, implantation et utilisation. *La Revue de Gériatrie* 32(3) : 209-218.
- Robison JT & Moen P (2000) A life-course perspective on housing expectations and shifts in late midlife. *Research on Aging* 22(5) : 499-532.
- Rosenbloom S (2003) *The mobility needs of older Americans : Implications for transportation*. Washington, The Brookings Institution 19, (consulté en 03-2009,

http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/reports/2003/07transportation_rosenbloom/20030807_Rosenbloom.pdf).

- Roy J, Vézina A & Cliche A (1996) *Les aînés et les solidarités dans leur milieu l'envers du mythe*. Québec, Centre de recherche sur les services communautaires, Faculté des sciences sociales, Université Laval.
- Ruechel S & Mann WC (2005) Self-regulation of driving by older persons, *In Community Mobility : Driving and Transportation Alternatives for Older Persons*, Mann W. (dir). Spark, Routledge.
- Sampson S & Staplin L (2003) Myths and facts about older drivers. *Generations* 27(2) : 32-33.
- Schönfelder S & Axhausen K (2003) Activity spaces : measures of social exclusion? *Transport Policy* 10 : 273-286.
- Shunway-Cook A, Patla A, Stewart A, Ferrucci L, Ciol MA & Guralnik JM (2003) Environmental components of mobility disability in community-living older persons. *Journal of the American Geriatrics Society* 51(3) : 393-398.
- Siren A & Hakamies-Blomqvist L (2004) Private car as the grand equaliser? Demographic factors and mobility in Finnish men and women aged 65+. *Transportation Research Part F* 7(2004) : 107-118.
- Smith G & Sylvestre G (2001) Determinants of the travel behavior of suburban elderly. *Growth and Change* 32 : 395-412.
- Sterns R, Antenucci V, Nelson C & Glasgow N (2003) Public transportation : options to maintain mobility for life. *Generations* 27(2) : 14-19.
- Thériault M, Des Rosiers F & Joerin F (2005) Modelling accessibility to urban services using fuzzy logic : A comparative analysis of two methods. *Journal of Property Investment and Finance* 23(1) : 22-54.
- Vachon G & Luka N (2002) L'ère du bungalow : Portrait urbain et architectural, *In La banlieue revisitée*, Fortin A, Després C & Vachon G (dirs). Québec, Nota bene.
- Wagnild G (2001) Growing old at home. *Journal of Housing for the Elderly* 14(1/2) : 71-84.
- Waldorf B (2003) Automobile Reliance Among the Elderly : Race and Spatial Contexts Effects. *Growth and Change* 34(2) : 175-201.

Whelan M, Langford J, Oxley J, Koppel S & Charlton J (2006) *The elderly and mobility*. Victoria, Monash University Accident Research Center.

Chapitre 6

6. Quand la mobilité prend un sens : Une perspective qualitative et longitudinale de la mobilité quotidienne d'aînés vieillissant en banlieue pavillonnaire de l'agglomération de Québec⁶⁷

⁶⁷ Chapitre à publier sous : Lors S, Després C & Ramadier T (à paraître) When (im)mobility makes sense : A qualitative and longitudinal perspective of the daily mobility of suburban senior citizens in the Québec City agglomeration (article à traduire en anglais et à soumettre à une revue arbitrée).

Résumé

Un grand nombre d'aînés nord-américains aspirent à vieillir en banlieue. Leurs aspirations reposent ainsi sur leur capacité à conduire et sur leur accès à une voiture. Au-delà de permettre les déplacements, la mobilité automobile en banlieue devient un enjeu symbolique modulé par les représentations de la ville et de la vieillesse. Le rapport à la mobilité des aînés est en outre appelé à changer dans le temps, notamment avec l'évolution de leur autonomie. Or, la mobilité dans la vieillesse est à l'heure actuelle mal comprise autrement qu'en termes de déplacement. Qui plus est, peu de recherches ont intégré la dimension temporelle de manière à rendre compte du vieillissement en tant que processus évolutif. C'est dans cette perspective que 22 banlieusards de 62 à 89 ans ont été rencontrés en entretiens en 1999 et en 2006. Les résultats suggèrent que si l'aîné peut accroître sa mobilité sur le territoire à certains moments, il se dirige inévitablement vers l'immobilité. Les personnes moins mobiles adaptent naturellement leurs pratiques et représentations, alors que les plus mobiles poussent leur mobilité à la limite de leurs capacités et ressources. Dans ces différentes stratégies, l'inertie des habitudes, l'émergence de dépendances induisant le recours à des aidants ainsi que la *déprise* de la vie sociale modulent différentes expériences de la ville : la ville qui se contracte, la ville accessible et la ville par procuration. Le croisement de l'analyse des pratiques spatiales et du discours des aînés sur leur mobilité indique que l'environnement bâti est au cœur d'un processus complexe d'adaptation de la mobilité, des transformations qui contribuent à l'émergence de nouvelles représentations.

Mots-clés : Vieillesse, Chez-soi, Expérience résidentielle, Mobilité quotidienne, Mobilité résidentielle, Qualitatif

6.1. Introduction

La part relative des personnes âgées au sein des collectivités occidentales augmente et leur nombre absolu montre leur présence dans tous les milieux, y compris dans les banlieues pavillonnaires édifiées au tournant des années 1950 (Morin, Fortin & Després, 2000 ; Morin & Fortin, sous presse). Ces quartiers majoritairement résidentiels conçus et aménagés pour des familles *auto-mobiles*⁶⁸ sont questionnés sur leur capacité à répondre aux besoins des résidents limités dans leur accès à une voiture et leur capacité à conduire (Patterson, 1997 ; Greenwald, 2004). Avec des limitations d'autonomie fonctionnelle et des problèmes d'acuité sensorielle inévitables avec l'âge (Fozard, 2000), la dépendance à l'automobile (Dupuy, 1999) est au cœur de la problématique du vieillissement en banlieue.

Malgré cela, la grande majorité de ses résidents vieillissants et âgés de la banlieue aspire à vieillir le plus longtemps possible en banlieue (AARP, 2000 ; Després & Lord, 2002, 2005 ; Grove & Wilson, 1992). Les difficultés d'accès au territoire impliquent des enjeux liés à plusieurs facettes du quotidien d'une personne en perte d'autonomie motrice et sensorielle. Entre autres complications, l'accès aux commerces, aux services de santé ainsi qu'à l'aide à domicile sont autant d'éléments de préoccupation pour les aînés eux-mêmes, pour leurs aidants ainsi que pour les services de soutien fournis par l'État ou des organismes tiers. Ces enjeux de mobilité vont aussi au-delà des déplacements sur le territoire, ils concernent la capacité d'un individu à participer à la vie sociale et à poursuivre le développement ou le maintien de son identité sociale.⁶⁹

6.2. La mobilité dans la vie quotidienne des aînés

6.2.1. Les déplacements dans la vieillesse

L'usage de la voiture s'observe jusqu'à un âge relativement avancé. Des études européennes et nord-américaines montrent que les personnes âgées d'aujourd'hui effectuent autant de déplacement que l'ensemble de la population (Alsnih & Henser, 2003 ; Benlarech *et al.*, 1998), et même plus pour celles âgées entre 65 et 75 ans selon des relevés statistiques (Rosenbloom, 2003) ou des études comme celles de Hildebrand (2003). Les recherches impliquant des milieux pavillonnaires montrent également la place

⁶⁸ L'*auto-mobilité* réfère ici à l'usage généralisé de l'automobile comme moyen de déplacement.

⁶⁹ Les problèmes d'accès à la mobilité concernent par ailleurs d'autres sous-groupes de la population, notamment les adolescents en processus de quête d'indépendance (Bachiri, 2006).

centrale de l'automobile jusqu'à un âge relativement avancé (Föbker & Grotz, 2006 ; Lord & Luxembourg, 2006 ; Pochet, 1996). Elles confirment les effets structurants de la forme urbaine sur la mobilité quotidienne des aînés ainsi que sur leur taux de motorisation.

De manière transversale, on observe que certains aînés sont mobiles, d'autres moins. Si l'âge chronologique est une variable incontournable dans le maintien de la mobilité quotidienne⁷⁰, il n'est pas déterminant de l'*espace d'action* individuel.⁷¹ Cela dit, le passage au quatrième âge, usuellement accompagné d'importantes limitations d'autonomie, réduit de manière drastique les déplacements des aînés (Benlarech, 1998 ; Föbker & Grotz, 2006 ; Mitchell, 2003 ; Pochet, 1996 ; Shunway-Cook *et al.*, 2003 ; Stern *et al.*, 2003). Un revenu et une scolarisation élevés semblent aussi liés au plus grand nombre de déplacements quotidiens des seniors (Pochet, 1996). Le genre induit des effets beaucoup moins clairs sur les déplacements en âge avancé. Certaines études montrent toutefois qu'au sein du groupe des aînés les femmes sont moins mobiles (Pochet, 1996). Le taux élevé de motorisation des plus jeunes risque toutefois d'atténuer cette différence homme/femme pour les prochaines générations (Rosenbloom, 2003). Alsniel & Henser (2003) et Whelan *et al.* (2006) observent que l'usage de la voiture individuelle, conjugué à l'allongement de l'espérance de vie et à la féminisation de la vieillesse, reporte les problèmes de l'*immobilité* des aînés à un âge toujours plus avancé. Un nombre grandissant de personnes très âgées et vulnérables, dont une majorité de femmes, se retrouve dans une situation de forte dépendance au transport motorisé (Dupuis *et al.*, 2007).

6.2.2. Les significations de la mobilité dans la vieillesse

Des études qualitatives montrent que la perspective de ne plus conduire est traumatisante pour les aînés (Whelan, 2006), particulièrement en banlieue (Daris, 2003 ; Lord & Luxembourg, 2006). Coughlin (2001) observe dans des groupes de discussion que ne plus conduire entraîne, d'une part, moins de sorties, une restriction des activités, une réduction de la consommation, et d'autre part, la perte d'un privilège, la renonciation à des occupations appréciées, des frustrations et une atteinte au statut de personne autonome. « *The ability to travel freely in the community has not only a practical meaning but also a strongly emotional meaning; pursuit of daily activities, for these [elders], is vital to their perception of being part of society.* » (*Idem* : 7). D'autres recherches qualitatives en banlieue, comme celle de Davison *et al.*

⁷⁰ La mobilité quotidienne réfère aux déplacements quotidiens d'un individu dans un espace géographique habituel (Orfeuill, 2002).

⁷¹ L'espace d'action (activity space) est un ensemble de lieux où s'observent les pratiques d'un individu (Dijst, 1999)

(1993), en arrivent à des observations similaires. Les personnes âgées témoignent à la fois d'un grand désir et d'une importante capacité d'adaptation. Ruechel & Mann (2005) montrent que le désir de demeurer automobilistes le plus longtemps possible est non seulement considérable, mais, de manière transversale, qu'il croît avec l'âge. Perdre son *auto-mobilité* c'est la perte d'indépendance, de contrôle et de l'autonomie dans l'espace et dans le temps. Dans le cas spécifique de la banlieue de faible densité, conduire ou être passager d'une voiture signifie l'accès à une vie quotidienne *normale* au niveau des choix individuels et de la liberté d'action.

Se déplacer en voiture peut être un plaisir ou un loisir, et ce malgré l'arrivée de difficultés, c'est ce que montrent les travaux menés spécifiquement en banlieues pavillonnaires (Davison *et al.*, 1993 ; Lord & Luxembourg, 2006). Demeurer automobiliste nécessite de conduire régulièrement pour ne pas en perdre la capacité (Daris, 2003). Conséquemment, plusieurs stratégies d'adaptation sont développées (Gardezie *et al.* 2006). Lord et Luxembourg (2006), dans leurs recherches respectives auprès de banlieusards québécois et aixois, les ont regroupées en quatre catégories : 1) modification des trajets empruntés au profit de plus petites voies pour contourner, par exemple, les voies rapides ; 2) ajustement des horaires pour éviter la circulation et la conduite en soirée ; 3) substitution des lieux connus et fréquentés par d'autres avec une accessibilité avantagee ; et 4) modification ou abandon d'habitudes de consommation associées à certains produits ou services.

6.2.3. Les représentations de la ville et de la vieillesse

Les stratégies d'adaptation de la mobilité observées dans la vieillesse ne s'inscrivent pas exclusivement dans un rapport fonctionnel aux différents obstacles présents sur le territoire. La mobilité quotidienne des aînés évolue également avec les représentations sociales. Indissociable des pratiques, et parfois plus déterminante des comportements (Abric, 1994), « [...] *la représentation sociale est à la fois produit et processus d'une activité mentale par laquelle l'individu ou un groupe reconstitue le réel auquel il est confronté et lui attribue une signification spécifique* » (Félonneau, 2003 : 149).

Finlayson & Kaufert (2002) observent l'évitement par des aînés de différents obstacles environnementaux (circulation, température, etc.), sociaux (confrontations avec groupes sociaux, foule, etc.) ou fonctionnels (changements de moyens de transport, attente dans les transports en commun, etc.). Leur mobilité quotidienne est le résultat d'un arbitrage faisant intervenir des aspects à la fois objectifs et subjectifs. Leur

rapport au territoire s'articule selon des réalités vécues individuellement et collectivement. Ces observations rejoignent celles de Clément *et al.* (1998) en milieu urbain français. Les personnes âgées, plutôt que de prendre des risques, choisissent de limiter leurs pratiques spatiales à des lieux connus, maîtrisés et perçus comme sécuritaires. Les aînés, conscients de leurs limitations, recherchent des endroits limitant leur stress selon leurs représentations du risque et de ce qui est, de leur point de vue, un espace accessible.

Les représentations de la vieillesse semblent aussi influencer les déplacements des aînés. L'abandon de la conduite automobile est visible, d'une part, avec une prise de conscience de ses propres capacités et du stress que peuvent occasionner les déplacements, et d'autre part, du regard à la fois de soi et des autres sur sa propre mobilité (Gardezi *et al.*, 2006 ; Parker *et al.*, 2001 ; Whelan *et al.*, 2006). Clément *et al.*, tout comme Lord & Luxembourg (2006), observent que : « *Dans ces processus le rapport aux moyens de transport sont particulièrement significatifs : la moindre utilisation de son deux-roues ou de sa voiture, le rétrécissement de ses parcours ou leur sélection, l'abandon ou la vente de son véhicule témoignent de l'accroissement de l'incertitude dans son utilisation au point d'en ressentir le danger* » (1999, consulté en ligne).

Dans ce contexte, l'article vise la compréhension de l'évolution de la mobilité quotidienne d'aînés, à la fois dans ses dimensions objective et subjective mais également temporelle, cette dernière étant peu investiguée de manière empirique. Ayant comme élément de départ le concept de déplacement (Golledge & Stimson, 1997), ce dernier sera étudié dans ses représentations et significations. Deux objectifs sont visés : 1) explorer les transformations de l'expérience et des significations de la mobilité quotidienne, de l'*automobilité* et du « chez-soi » pour des aînés vieillissant en banlieue ; 2) identifier les liens entre modes de vie et stratégies d'adaptation de la mobilité quotidienne.

6.3. Cadre conceptuel

6.3.1. Le vieillissement et le concept de déprise

La gérontologie sociale tente de comprendre et d'expliquer les conséquences individuelles et collectives du vieillissement (Bengston & Bengston, 1997). Plusieurs approches s'articulent autour du concept de *désengagement* (Cumming, 1961), ce dernier nuancé par celui de *déprise* mis de l'avant par Clément *et al.* (1998 ; 2000) qui ont investigué les relations aîné-société ainsi que divers objets sociaux, comme le

vieillessement et l'urbanité, dans leurs significations diverses. « *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., 2000).

Une même personne peut vivre simultanément différents modes de *déprises*. L'individu vieillissant peut lâcher prise sur certaines dimensions du quotidien et choisir d'investir de nouvelles emprises. Il peut aussi être amené à réapprendre certaines activités, à la suite d'une convalescence par exemple : la reprise. La personne âgée peut également voir son autonomie gravement compromise : la dépendance. Enfin, la transmission est une autre forme de déprise par laquelle l'aîné lègue biens et responsabilités à sa descendance. À travers ces transitions, l'aîné poursuit le développement de son identité dans des rythmes et selon des objets à la fois choisis et imposés suivant le contexte individuel et social. Les déprises s'observent dans trois systèmes relationnels : communautaire (par ex. la cohabitation intergénérationnelle), d'entraide (par ex. les relations inter et intra générationnelles) et autonomiste où l'individu a recours aux services en soutien à l'autonomie (Clément et al., 2000). Le croisement des modes de *déprise* et des systèmes relationnels induit diverses façons de s'ajuster au vieillissement, avec différentes pratiques sociales et rapports à la ville. Le concept de *déprise* a l'avantage de réunir les aspects objectif et subjectif de la transaction aîné-environnement, c'est-à-dire qu'il permet d'explorer les changements objectifs visibles avec le vieillissement, leur contexte représentationnel ainsi que leurs significations.

Les *déprises* risquent cependant d'induire des changements au niveau des pratiques spatiales. C'est ce que Clément et al. observent : « *Avec l'âge, l'espace urbain devient davantage choisi. Quand on sort, on sait désormais où l'on va : c'est moins la ville globale qui est considérée que des bouts de ville de plus en plus précis* » (1998 : 232). Cela dit, le concept de *déprise* demeure relativement neutre sur la dimension spatiale et gagnerait à être étudié dans un contexte géographique circonscrit.

6.3.2. La mobilité et le mode de vie comme objet d'attachement

Si l'éventualité de perdre sa voiture est une menace vécue par la personne vieillissante, il apparaît opportun de recadrer cet enjeu de manière plus large. « *Travel by car is central to the way people pattern*

their lives, where they decide to live, how they develop their social networks, the way they access services, and how they interact with their communities » (Gardezi *et al.*, 2006 : 19). Vue de la sorte, l'*auto-mobilité* s'avère 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 (Noschis, 1984 ; Twigger-Ross & Uzzel, 1996). C'est le concept d'identité résidentielle (*settlement-identity*) de Feldman (1996 ; 1997) qui permet au mieux de saisir ce processus. Avec ce dernier, observe que l'individu cherche une constance et une consistance de ses rapports à l'espace, tant dans des dimensions fonctionnelles, affectives et identitaires.

Cette continuité que recherchent les aînés dans leur environnement résidentiel en général, et dans le maintien de leur mobilité en particulier, peut se traduire pour plusieurs par un attachement plus large à la conservation d'une identité banlieusarde. « *Le désir de conserver au mieux l'identité que l'on s'est forgée le long de son existence est le moteur qui oriente la sélection et la substitution d'activités* » (Clément, 2003 :15). Entre déprises et reprises, conserver sa maison en maintenant son statut d'automobiliste, c'est poursuivre une vie choisie et désirée. La question fondamentale est alors de connaître comment s'expriment ces stratégies de conservation et de préservation de soi sur le territoire, *in extenso* de son « chez-soi », et quelles en sont les significations ?

Une telle perspective suggère d'appréhender les dimensions spatiales de la *déprise* de manière à explorer la mobilité telle qu'elle s'exprime dans la complexité de l'expérience résidentielle. Aborder la mobilité de la sorte, en considérant l'arbitrage de choix et de contraintes, permettra de contribuer aux connaissances sur les significations affectives du « chez-soi » (Fogel, 1992 ; Gurney & Means, 1993 ; Oswald *et al.*, 2007 ; Oswald & Wahl, 2005 ; Sixsmith & Sixsmith, 1991), qui, comme l'observe à juste titre Manzo (2005), trop souvent abordées dans leurs dimensions positives.

6.4. Cadre méthodologique

6.4.1. Le contexte de la recherche

Partant d'entretiens menés auprès de 102 banlieusards rencontrés en 1999⁷², la recherche a relancé ces mêmes répondants six années plus tard, en 2006, dans le cadre d'une recherche doctorale articulée en deux volets. Le premier volet (1999) de la recherche s'intéressait aux aspirations résidentielles (Lord, à paraître) des banlieusards et à leur mobilité quotidienne (Lord, Joerin & Thériault, à paraître). Le deuxième volet (2006) s'intéressait, d'une part, à l'évolution de la mobilité quotidienne des mêmes sujets (Lord, Joerin & Thériault, 2009), et d'autre part, à la transformation de leur expérience quotidienne de la ville (le présent article).

6.4.2. La sélection des répondants

Des 102 propriétaires de bungalow âgés de 55 à 82 ans interrogés en 1999, cinquante-sept (66%) ont accepté de participer au volet de la recherche en 2006. Cela a permis de mettre à jour leurs pratiques de mobilité quotidienne par le biais d'un questionnaire postal. De ces 57 aînés, 22 ont été retenus pour un suivi longitudinal plus détaillé en entretien en tête à tête, sur la base de changements dans leur autonomie fonctionnelle et/ou leur situation résidentielle et/ou leurs pratiques de mobilité sur le territoire. Leur niveau d'autonomie fonctionnel a été évalué par l'indice PRISMA-7 (Raïche *et al.*, 2007) servant à repérer les aînés susceptibles de nécessiter des soins à domicile.⁷³ Les changements dans la situation résidentielle sont ceux correspondant à une modification de la structure du ménage de la personne âgée (mortalité, cohabitation, etc.) et/ou à un déménagement entre 1999 et 2006. Enfin, les transformations des pratiques de mobilité des répondants ont été évaluées à partir d'une typologie de mobilité établie sur la base de la fréquentation de neuf types de commerces et services⁷⁴, développée en 1999 et mise à jour en 2006.⁷⁵

⁷² Ces entretiens ont été menés par le Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) pour le projet la *Banlieue revisitée* (Fortin *et al.*, 2002).

⁷³ L'outil compte sept questions simples de type oui / non et pouvant être posées au téléphone ou en questionnaire auto-administré. Le seuil de trois « oui » est jugé comme significatif. Environ le tiers des répondants identifiés par PRISMA-7 nécessitent du support selon l'outil standardisé d'évaluation de l'autonomie (SMAF) utilisé par le système de santé québécois.

⁷⁴ Épicerie, pharmacie, quincaillerie, clinique médicale, station-service, banque, guichet automatique, centre commercial et église.

6.4.3. Les outils de collecte et d'analyse de données

Deux entrevues ont été réalisées au domicile des répondants. Chacun des entretiens reposait sur des questionnaires semi-structurés d'une soixantaine de questions.⁷⁶ Comme celle de 1999, la grille d'entretien de 2006 comportait des questions ouvertes. Les aînés ont ainsi pu s'exprimer librement sur leurs déplacements, leurs habitudes de sorties et de socialisation, leur ouverture à différents moyens de transport ainsi que sur les significations que revêtent l'automobile et les sorties dans leur quotidien. Les 22 répondants ont été rencontrés entre les mois de mars et de mai 2006. Les rencontrer à deux reprises visait un double objectif : réduire la durée des entretiens de manière à alléger les pressions et la charge cognitive sur les répondants, en particulier ceux limités dans leur autonomie, et établir un lien de confiance essentiel à la discussion de situations difficiles (deuil, maladie, etc.). Le logiciel d'analyse qualitative Sémato© a été utilisé pour assister le codage de la transcription des entretiens selon les principes d'analyse qualitative mis de l'avant par Miles & Huberman (1984).

L'analyse de discours visait trois objectifs. Premièrement, il s'agissait de décrire la *journée typique* du répondant en 2006 de manière à pouvoir la comparer à celle de 1999. Cette étape a permis de documenter les modalités de *déprise* et leurs impacts sur la mobilité quotidienne. Deuxièmement, l'expérience et les significations des transformations de leur mobilité quotidienne ont été analysées à la lumière de leurs représentations de la ville et de la vieillesse. Ces analyses étaient centrées sur les situations problématiques vécues par les aînés, essentiellement ceux ayant vu leur mobilité se réduire et/ou leur autonomie décliner durant l'intervalle de six ans. Cela a permis en troisième lieu de mettre en lumière les logiques individuelles soutenant les stratégies d'adaptation de la mobilité territoriale et de qualifier le rapport à la ville des aînés en perte de mobilité.

⁷⁵ La typologie est structurée par le croisement deux composantes mutuellement indépendantes calculées à partir des pratiques de mobilité des répondants : 1) dissémination de la mobilité et 2) étalement de la mobilité. Le croisement des deux composantes, selon la position de la personne par rapport à la moyenne des deux facteurs (inférieur ou supérieur), permet une classification en quatre types : 1) *domocentré*, 2) *voisineur*, 3) *pérégrinateur* et 4) *hypermobile*. Le *domocentré* possède un espace d'action limité formé par un nombre restreint de lieux visités sur le territoire. Le *voisineur* compte aussi un espace d'action réduit, mais cet espace est constitué par un nombre plus importants de lieux visités sur le territoire. Les *pérégrinateurs* et les *hypermobiles* possèdent quant à eux des espaces d'action plus vaste, les premiers concentrant leurs déplacements dans quelques lieux, les deuxièmes les disséminant en plusieurs endroits. Pour une présentation détaillée de la typologie, voir Lord, Joerin & Thériault (à paraître).

⁷⁶ Les entretiens couvraient plusieurs situations de vie. Les répondants n'ont pas tous répondu aux mêmes questions (ex. ceux déménagés versus ceux toujours en place).

6.4.4. Profil des 22 répondants

Les situations de vie des 22 répondants ont permis d'identifier trois profils résidentiels pour les banlieusards aînés : 1) en continuité, dans le bungalow de 1999 (n=12) ; 2) avec la maladie, dans le bungalow de 1999 (n=5) ; et 3) dans un nouvel environnement résidentiel, imposé en raison de maladie (n=2) ou volontairement choisi sans lien avec la maladie (n=3). Les répondants se répartissent en 14 hommes (12 en couple et 2 vivant seuls) et 8 femmes (2 en couple et 6 vivant seules). Une seule dame a perdu son permis de conduire depuis 1999. Deux autres répondantes n'avaient pas de permis de conduire, l'une (81 ans) y avait renoncé avant l'entretien de 1999, l'autre (75 ans) n'en avait jamais eu. Une autre répondante de 89 ans possédait encore son permis de conduire en 2006. Gravement limitée dans son autonomie, elle ne conduisait cependant plus. Le regroupement des sujets en trois groupes d'âge montre une plus grande prévalence de limitations d'autonomie chez les plus âgés. Aucun des huit aînés âgés de 61 à 70 ans (55 à 64 ans en 1999) n'a rapporté plus de trois problèmes d'autonomie, contre deux sur huit chez les 71 à 81 ans (65 à 74 ans en 1999) et cinq des six de plus de 81 ans (75 ans et plus en 1999). Les répondants sont dans une bonne situation socio-économique, essentiellement la même qu'en 1999. Enfin, plus de la moitié des sujets compte sur des revenus relativement élevés (> 30000\$ / an), compte tenu que l'hypothèque de la maison est entièrement remboursée.

6.5. Résultats

6.5.1. Les transformations du quotidien

6.5.1.1. Le vieillissement individuel, entre déprises et nouvelles emprises

Il existe une grande stabilité dans le quotidien des banlieusards rencontrés. Les routines à la maison, ainsi que les sorties et les loisirs sont pour la grande majorité des aînés les mêmes qu'en 1999. Cette continuité est particulièrement évidente chez les six répondants n'ayant pas rencontré de problèmes majeurs d'autonomie, connu la maladie ou fait l'expérience du décès de leur conjoint. Cela dit, le rythme des activités journalières change inconsciemment. : « *La vie change, mais c'est tellement graduel. On s'en rend pas compte* » (femme, 81 ans, no088). Avec le vieillissement, prendre son temps devient une obligation. En effet, la fatigue s'installant, certains choix d'activités doivent être effectués, notamment à cause d'un corps moins mobile. La liberté de choisir est primordiale : « [...] *je vais plus lentement [...] je le fais quand je veux.* » (homme, 73 ans, no110).

Les tâches domestiques deviennent ennuyantes pour les plus jeunes et épuisantes pour les plus vieux ou ceux limités dans leur autonomie. Faire réaliser certaines tâches à contrat permet, d'une part, de demeurer dans son domicile, et d'autre part, de rester autonome face à son entourage. L'accès à un héritage facilite l'autonomie en ce sens. « [...] *je vois pas de problème ici. Avec de l'argent, t'as la paix. [...] J'ai du service. J'ai une femme de ménage puis quelqu'un pour le terrain. J'ai seulement à appeler pour payer.* » (homme, 72 ans, no052). La *déprise* des tâches domestiques déjà observée chez les plus vieux en 1999 est une réalité qui rattrape les plus jeunes de l'époque. L'arrivée de la maladie ou le veuvage n'incite pas nécessairement à déménager, ce qui contredit ce qui avait été anticipé par plusieurs hommes en 1999 qui envisageaient de quitter leur bungalow advenant le décès de leur conjointe, sans pour autant l'observer en 2006.

Paradoxalement, la fatigue, qui incite à déléguer certaines tâches, libère du temps et permet de se déplacer davantage sur le territoire. Cette nouvelle mobilité en est une de proximité, de détente et de santé pour certains. Pour d'autres, les déplacements automobiles se polarisent davantage vers les centres commerciaux de leur quartier.⁷⁷ L'*espace d'action*, qu'il soit plus ou moins grand, fournit l'occasion de bouger, même pour les sujets fragilisés qui concentrent alors leurs mouvements dans le jardin et sur la rue. Dans tous les cas, cet espace est sécuritaire, connu et apprécié. La mobilité, même limitée, permet d'égayer un quotidien ennuyeux et d'échapper à une situation de vie difficile.

Trois sujets, un homme en couple ainsi qu'un homme et une femme vivant seuls, ont emménagé dans un endroit offrant des services (appartement ou condominium) et ont un *espace d'action* centré sur leur voisinage. La vente du bungalow, et le déménagement dans un logement moins dispendieux, leur a aussi fourni un temps de loisirs plus important. « [*L'entretien*]. *Il y a eu un temps où j'aimais ça. Puis au fur et à mesure que j'ai vieilli, j'aimais moins ça. Graduellement, j'aimais ça de moins en moins. [...] Comme je n'ai aucun entretien, ça me permet de jouer au golf, ça me permet de voyager plus, ça me permet de faire des choses comme ça.* » (homme, 76 ans, no099).

Aucun de ces trois répondants n'a envisagé de s'installer dans un quartier central. Leur nouveau domicile est situé dans leur *espace d'action* de 1999 : on y a travaillé et circulé, des proches habitent le secteur ou encore le nouveau quartier rappelle un lieu habité dans le passé. Déménagée à proximité du centre-ville,

⁷⁷ Ce dernier étant pour certains résidents d'un secteur donné un centre d'envergure régionale.

près d'une rivière, cette femme en témoigne « *[O]ù je suis née, on restait près de la rivière. On avait un chalet sur le bord d'un lac. C'est peut-être ça qui fait que je me suis sentie chez moi ici* » (femme, 62 ans, no009). Ces trois répondants manifestent un détachement face à leur maison : « *Nous autres on n'est pas attachés de façon sentimentale à la maison.* » (homme, 76 ans, no099). Leur logis est un bien interchangeable selon la position dans le cycle de vie : « *C'est du matériel, il y a un temps pour chaque chose dans la vie. J'étais rendu là. J'ai bien aimé ça, je suis resté là x années dans ma vie, mais là c'est le temps de faire autre chose* » (homme, 63 ans, no086).

Le quotidien de quatre répondants vivant maintenant avec des problèmes cardiaques, d'arthrose ou d'autres maladies dégénératives s'est considérablement transformé depuis 1999. Il s'agit de deux hommes en couple, ainsi qu'un veuf et une veuve ayant perdu leur conjoint ces six dernières années. La vie quotidienne se poursuit dans la maison et le quartier au prix d'une adaptation continue. Pour ces derniers, vieillir à domicile signifie accepter le rétrécissement drastique de son *espace d'action*, voire le confinement à domicile. L'appel aux aidants naturels pour les déplacements est une réalité qui s'inscrit dans une relation d'entraide avec les proches (conjoint, enfants et amis). Contrairement à leur discours en 1999, ils ont tous une résidence pour aînés en vue dans leur voisinage. Si cette option est dorénavant inévitable, tous entendent cependant la repousser le plus longtemps possible, voire mourir à domicile : « *[...] moi je vais rester ici, ils vont me trouver morte sur mon terrain ou bien dans [la] maison* » (femme, 75 ans, no006).

Deux autres répondantes ont connu une crise de santé après l'entrevue de 1999. Déjà veuves en 1999, la dégradation de leur autonomie a contraint ces deux dames âgées de 89 ans à déménager. Elles habitent maintenant dans une résidence pour personnes âgées et sont maintenant gravement limitées dans leur mobilité corporelle, ce qui a provoqué des changements drastiques dans la mobilité territoriale. Tomber dans l'immobilité s'inscrit dans un enchaînement inévitable d'événements menant vers la dépendance : « *[...] mon mari, mon chalet, ma maison, mon auto. En fait, c'est quasiment ta vie qui est toute changée* » (femme, 89 ans, no57). Ayant perdu le permis de conduire dans un cas, et ne pouvant plus se déplacer de manière autonome pour les deux, elles ont été contraintes à quitter leur bungalow. Les enfants ont joué un rôle central dans leur déménagement, à la fois dans les pressions pour une prise de décision et le choix du nouvel appartement. Aucune des deux dames n'avait fait de planification advenant la perte de leur voiture. Leurs cas confirment ce qui avait été anticipé en 1999, la perte subite de l'*auto-mobilité* peut placer les aînés devant l'obligation de s'en remettre aux proches. Les enfants de ces deux dames ont pu trouver un

logement disponible dans une résidence pour aînés à l'extérieur de leur quartier ; ces dernières y sont restées une seule année. Sitôt leur bail terminé, les deux octogénaires ont cherché elles-mêmes une résidence dans leur quartier d'origine. Elles ont effectué deux déménagements en deux ans pour revenir à quelques rues de la résidence familiale, dans un *espace d'action* familial qu'elles ne pratiquent cependant plus de manière autonome.

6.5.1.2. Le vieillissement social, vers une proximité spatiale et familiale

Les sorties régulières s'arrêtent 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, no114). La vie quotidienne se réorganise autour de la famille rapprochée, des voisins ainsi que des partenaires d'organisation bénévole, selon le cas. Ces contacts sont devenus pratiquement les seuls pour les plus de 70 ans (14/22). La famille est centrale dans les services donnés et reçus, particulièrement les enfants. Les voisins représentent aussi une sécurité. Les contacts avec ces derniers demeurent toutefois distants, du « *chacun chez soi* ». À l'instar des formes de voisinage dans la vieillesse observées par Membrado (2003), le voisin ne remplace pas l'aidant de la famille. Sa présence est néanmoins rassurante pour les sujets fragilisés et ceux dont les enfants sont à l'extérieur de l'agglomération.

Recevoir, même ponctuellement, est devenu pénible et compliqué. Les rencontres à la maison sont réservées aux enfants : « *Mes enfants viennent au moins à toutes les semaines. Des amis peut-être une fois par mois, une fois par deux mois* » (homme, 66 ans, no100). Pour la grande majorité (16/19, 3 sujets n'ayant pas d'enfants) au moins un enfant habite dans l'agglomération. Cette proximité rend les rencontres plus nombreuses, facilitant d'autant l'entraide, notamment les accompagnements automobiles. Pour trois répondants, résidant tous dans des secteurs bien desservis en services, les réceptions et les rencontres autrefois au domicile ont été reportées vers des restaurants : « *[...] maintenant on reçoit moins aux repas, à cause des capacités de ma femme. Mais on va aller au restaurant et les gens viennent prendre l'apéritif ici* » (homme 79 ans, no96). Ces sorties, exigeant moins de responsabilités et occasionnant moins de fatigue, font aussi augmenter la mobilité des sujets concernés.

Au sein de ces processus de transformation, le désir d'indépendance des aînés demeure central et influence les stratégies d'adaptation résidentielle de manière à se maintenir « banlieusard ». À l'instar de

l'adolescent en quête d'indépendance, ces aînés apprennent à être vieux en banlieue : « *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, no114). Cet apprentissage s'inscrivant dans des renoncements est fortement modulé par l'insertion sociale. En ce sens, les contacts sociaux sont à la fois générateurs de déplacements (ex. pour des activités et des rencontres) et supports en mobilité (ex. covoiturage).

Dans ce processus de vieillissement, et malgré l'évolution des pratiques spatiales, la voiture continue d'être un objet fonctionnel fortement associé à l'indépendance et à l'autonomie et l'utilisation de l'autobus est marginale. Tout comme en 1999, elle inspire spontanément les vocables : *autonomie, indépendance, pratique, utile et efficace*, y compris pour les trois répondantes ne conduisant pas. Le groupe partage également de manière saillante des représentations des différents territoires urbains fortement teintées par les normes socioculturelles nord-américaines. La banlieue demeure un milieu *calme et tranquille*, représentations structurées par des significations individuelles étroitement liées à la sécurité et en contradiction avec celles du centre-ville. Cette dame résume ces représentations de manière exemplaire : « *Le centre-ville moi ça m'écrase. Tout est négatif dans le centre-ville. C'est polluant. Il y a pas de facilité, il y a pas de stationnement. Ensuite de ça c'est des vieilles bâtisses, c'est vieux, c'est dangereux* » (femme, 68 ans, no073).

6.5.2. Évolution de l'expérience de la ville dans la vieillesse

Cette section traite de l'expérience de la ville des répondants qui ont vu leurs pratiques spatiales diminuer et/ou se complexifier avec l'arrivée de maladie.⁷⁸ Les situations de vie des 16 répondants qui ont vu leur mobilité diminuer ou demeurer stable ont révélé deux logiques : 1) l'une de statut quo qui reporte l'adaptation le plus loin possible (individus les plus mobiles en 1999) ; 2) l'autre de transition qui consiste en une diminution graduelle la mobilité (individus peu mobiles en 1999).

⁷⁸ Les six sujets qui ont vu leur mobilité augmenter n'ont pas fait l'objet d'une analyse approfondie. La relocalisation des commerces de proximité à l'extérieur des quartiers de résidence et l'investissement d'activités sociales et/ou bénévoles ont provoqué les changements d'habitudes. Ces nouvelles pratiques exposent bien les nouvelles emprises sociales et spatiales malgré la vieillesse et l'arrivée de limitations d'autonomie dans deux des six cas. Le vieillissement de ces répondants s'effectue en continuité et leur adaptation à l'évolution de la ville contribue à la conservation d'une identité de banlieusard.

6.5.2.1. Reporter l'adaptation de la mobilité

Pour les aînés les plus mobiles, conduire est un plaisir et l'automobile structure tout autant leur mode de vie qu'en 1999. La vitesse et la fréquence de leurs déplacements expriment leur statut d'individu autonome et actif en contraste avec leurs représentations de la vieillesse. Aucun de ces six aînés n'a adapté ses pratiques de mobilité au-delà de l'évitement des heures de pointe et de la conduite de jour.⁷⁹

Ces six aînés, tous des hommes, parlent de la voiture comme un *luxé*, un bien *dispendieux* que l'on s'offre parce que l'on en a les moyens. Cette dernière contribue à leur identité de banlieusard, voire de masculinité, représentant ainsi bien plus que leur indépendance 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. Ils considèrent l'agglomération comme leur quartier : « *Moi mon quartier c'est la Ville de Québec. C'est une petite ville* » (homme, 67 ans, no045). Leur vie quotidienne, telle qu'ils la connaissent, serait impossible sans voiture. Peu importe leur âge, ils ne sont pas des *personnes âgées*. Le mot « vieillir » leur suggère une réalité qui appartient à d'autres, aux malades, aux individus immobilisés.

6.5.2.2. Choisir d'adapter son mode de vie

Choisir d'adapter son mode de vie implique des stratégies articulant les déplacements quotidiens vers des lieux plus accessibles, souvent dans une plus grande proximité, mais également 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, no008). Ces comportements correspondent à plusieurs de ceux observés chez les répondants en 1999 (Lord & Luxembourg, 2006). Ces transitions douces sont celles des répondants qui s'approprient au mieux la mobilité « possible » de loisirs avec la *déprise* des tâches domestiques. Ils ont transformé leurs pratiques du territoire au fur et à mesure de la prise de conscience de leur vieillissement. Dans leur cas, vieillir leur suggère *ralentissement, diminution et perte de vitalité* ce qui s'observe directement dans leurs pratiques du territoire. Cette transformation volontaire suscite parfois de la tristesse et fait regretter les années où la mobilité, plus facile, supportait les activités ordinaires : « *[...] aller faire le marché [...] j'aimais ça, j'étais*

⁷⁹ À ce groupe pourraient également être ajoutées les deux dames ayant déménagé subitement en résidence pour aînés : elles n'avaient pas adapté leurs pratiques de mobilité au moment de leur déménagement et appartenaient aux types les plus mobiles du groupe.

content d'y aller mais maintenant je m'aperçois que mes forces me laissent » (homme, 85 ans, no086). Trois types d'expériences de la ville ressortent de ces stratégies.

La ville qui se contracte

Pour les trois personnes déménagées en appartement, le territoire de la mobilité s'est contracté autour du domicile. Leur mobilité est, en comparaison avec celle de la banlieue de 1999, maintenant empreinte de spontanéité dans les activités quotidiennes et de rencontres fortuites avec autrui. À travers une réorganisation des habitudes de consommation et de loisirs, même plus près du domicile, les aînés demeurent *auto-mobiles*. La proximité des services accessibles leur assure par ailleurs une stabilité résidentielle, ce qui n'était pas le cas de leur ancien domicile : « *[Dans l'éventualité de perdre le permis de conduire] ça serait moins pire ici [qu'en banlieue], parce que j'ai plus de choses proches »* (femme, 62 ans, no009).

Pour 11 aînés qui ont choisi de demeurer dans leur bungalow, vieillir signifie s'éloigner moins et recentrer les déplacements autour du domicile. Sortir devient moins important : « *[O]n sort encore, mais on a le goût de rentrer plus tôt tu sais. [...] Rendu à 10h00, je suis bien contente d'être rendue chez moi. »* (femme, 81 ans, no81). Comme cette femme en témoigne, maintenir les sorties signifie contourner mais surtout accepter les complications : « *[j]e 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, [...] je vois bien dans le jour. Mais le soir c'est un petit peu plus... compliqué »* (femme, 77 ans, no008). La même répondante confirme que se déplacer dans la ville est toujours possible, mais plus aisé dans la proximité ; les sorties dans l'agglomération font dorénavant exception : « *Moi je me confine à présent, tout près dans Beauport »* (femme, 77 ans, no008).

Dans d'autres cas, la contraction de l'*espace d'action* s'observe avec la baisse des fréquences des sorties, mais la conservation des lieux régulièrement visités. Cette diminution n'est pas mal perçue, si les lieux visités peuvent demeurer les mêmes. Dans tous les cas, la possession d'une voiture demeure une obligation. Elle contribue à la qualité de vie. Même sous-utilisée, l'automobile fait partie de la vie en banlieue. « *[La voiture] C'est devenu une obligation. [...] c'est comme aujourd'hui le téléphone, la télévision [...] c'est bien difficile de s'en passer »* (homme, 63 ans, no086). Dans ces transitions, la voiture demeure

centrale au quotidien. Possédant des significations ambivalentes, elle est à la fois *commodité* et *efficacité* malgré sa conduite qui devient plus difficile.

La ville accessible

Les problèmes d'autonomie et de mobilité corporelle entraînent le morcèlement de la ville où seules certaines portions du territoire sont fréquentées. Deux logiques s'observent spatialement. La première consiste à rejoindre des espaces publics universellement accessibles ; c'est dorénavant une nécessité pour deux répondants. L'exemple d'un homme ayant une vignette de stationnement pour handicapé témoigne qu'un tel outil signifie la possibilité de rester actif et de poursuivre les activités valorisées : « *C'est formidable. Je vais au concert, on va à 17-18 concerts par année [...] On descend de voiture puis on entre tout de suite [...] à l'épicerie c'est la même chose* » (homme, 86 ans, no085). Facilitant les déplacements devenus exclusivement automobiles, cette même vignette contraint néanmoins à orienter les sorties vers des lieux offrant ces cases de stationnement réservé en nombre suffisant. Sortant d'une logique de proximité, l'expérience de la ville se polarise vers des lieux accessibles tant pour la voiture que pour la marche. Les centres commerciaux localisés dans le quartier avec leurs nombreux stationnements et leur faible achalandage, en journée pour certains ou en soirée pour d'autres, sont exemplaires à ce niveau : « *Disons que tous les soirs, depuis des années, je vais marcher à Plaza Laval. Avec d'autres vieux messieurs, puis des vieilles mesdames. [...] On est tous des vieux en haut de 80* » (homme, 84 ans, no093).

Dans la deuxième logique, le morcèlement de la ville s'effectue dans une dynamique de parcours, ces voies rejoignant les pôles d'accessibilité décrits précédemment. Ces parcours sont ceux où les tensions et stress sur la route sont limités. Des itinéraires sont sélectionnés sur des bases à la fois objective, notamment la densité de la circulation (essentiellement des boulevards urbains où la vitesse de circulation est limitée), et subjective, par une connaissance fine des caractéristiques spatiales et sociales des espaces (lieux connus et pratiqués depuis plusieurs années comme l'épicerie, la banque...). La conduite automobile sur ces parcours contribue au sentiment de sécurité malgré la conscience de sa perte d'acuité sensorielle : « *[...] une fois assis dans l'auto, je me sens en sécurité* » (homme, 84 ans, no093).

Avec de graves problèmes de mobilité corporelle, la voiture peut signifier le dernier recours pour se déplacer de façon autonome dans certaines portions du territoire. « *J'en prends plus des marches, ça serait trop dangereux. Mais on descend en automobile* » (homme, 84 ans, no093). Elle permet notamment la conservation des liens sociaux localisés dans les pôles et/ou le long de corridors accessibles. De ce territoire morcelé, il peut ne rester que le voisinage immédiat, voire la rue ou le jardin. Cet homme ayant de grandes difficultés à se mouvoir en témoigne : « *[...] quand j'étais plus jeune, je sortais souvent dans la rue pour marcher puis placoter avec les voisins. Là j'y vais moins. Je vais pas loin* » (homme, 84 ans, no093). Faire quelques pas sur sa propriété, superviser des travaux d'entretien, discuter avec un voisin ou prendre du soleil est une micro-mobilité d'une grande valeur. Cette dernière permet de demeurer en contact avec les mouvements du quartier. Ces apparitions sporadiques mais régulières dans l'espace public confirment une présence et un statut : « *Ça va faire quatre ans là moi que je ne marche plus. [...] Mais le monde s'aperçoivent pas de ça [...]* » (femme, 75 ans, no006).

Choisir de s'adapter et demeurer banlieusard peut mener à une situation de quasi-immobilité. Le passage de proches, en particulier des enfants, permet de sortir du domicile, parfois quelques fois dans une année. L'utilisation de cannes ou de marchettes contraint à planifier les sorties. Ces dernières deviennent des occasions à saisir comme le souligne cet homme cité plus haut : « *Si ma fille m'offre d'aller faire une sortie au centre-ville par exemple, je vais accepter. [...] Pour revoir la vieille ville, les locaux de ma jeunesse, de mon adolescence, mon temps d'étudiant* » (homme, 84 ans, no093). Ce même commentaire montre aussi qu'être auto-mobile, l'espace d'un moment, permet de retourner dans un territoire fréquenté dans le passé. Ces déplacements supportés par des aidants mobiles s'effectuent néanmoins sous certaines conditions. Les limitations corporelles de mobilité ne doivent pas être trop exposées pour conserver sa dignité : « *J'aime sortir avec quelqu'un, mais faut passer inaperçu* » (femme, 75 ans, no006).

Poussée à l'extrême, l'adaptation de la mobilité se limite à l'espace du logis, le cas de deux dames ayant considérablement réduit leurs pratiques du territoire. En conséquence, sans permis de conduire, les lieux visités sont dorénavant choisis par les aidants ayant leurs propres contraintes familiales et professionnelles. Ces exemples montrent que l'effet combiné d'un faible nombre de sorties et d'une mobilité supportée fait en sorte que l'aîné perd graduellement ses repères spatiaux. Si les lieux régulièrement fréquentés demeurent familiers, tant dans leurs dimensions spatiales que sociales, les espaces interstitiels deviennent de plus en plus flous et spatialement déstructurés, comme en témoignent

le discours de certains. Des portions de la ville tombent ainsi dans l'oubli. Les représentations spatiales correspondent à l'époque où les lieux étaient pratiqués de manière autonome. Cela s'observe entre autres par des toponymies disparues ou la mention d'établissements ayant fermé leurs portes. Des dissonances peuvent déstabiliser le sentiment d'être chez soi : « *Maintenant c'est tout changé avec les routes [...] je me sens moins chez nous que ce l'était avant* » (femme, 81 ans, no088).

La ville par procuration

Vieillir en banlieue le plus longtemps possible, même sans voiture, c'est accepter une quasi-immobilisation à domicile faisant apparaître une relation au « chez-soi » pernicieuse. C'est le cas de cinq répondants, et on pourrait en faire l'hypothèse, des plusieurs autres qui choisiront ou devront adapter leur mobilité dans quelques années. Ne plus accéder aux mouvements de la ville fait prendre conscience de ses incapacités ; l'acceptation du confinement à domicile est inéluctable : « *Je suis toujours dans ma maison puis ça me fait rien* » (femme, 75 ans, no006). Dans cette situation, une certaine expérience de la ville demeure. Elle s'effectue 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 avec une marchette est une réalité embarrassante et l'entrée en institution fait prendre conscience de sa vieillesse : « *C'est depuis que je suis dans des maisons comme ça que ça me fait sentir plus vieille* » (femme, 89 ans, no057). Les sorties au centre commercial, la pratique de sport, les activités sociales et culturelles ainsi que les promenades ne sont plus possibles : « *C'est fini moi. C'est fini, je... je ne suis pas capable d'aller me promener sur le trottoir* » (femme, 89 ans, no048). Comme l'observe Mallon (2000) et Caouette (2005), déménager en résidence pour aînés provoque un nouveau rapport au « chez-soi ». Ce rapport est fondamentalement transformé au niveau de la mobilité : le domicile, où convergeaient autrefois déplacements et activités, renferme dorénavant à l'ensemble du quotidien.

Se déplacer dans ses souvenirs est une autre forme de mobilité rencontrée. La mobilité s'effectue alors au sein des territoires ayant supporté les déplacements quotidiens pendant la vie active. Malgré une *déprise* spatiale complète, l'exemple des sujets en résidence pour aînés à proximité de leur ancien bungalow témoigne que la connaissance de l'environnement immédiat est rassurante. Les repères visuels connus contribuent au sentiment d'être « à la maison ». Fondamentalement, les pratiques de mobilité antérieures

viennent conforter ce sentiment. La possibilité de se situer dans un espace qui n'est plus pratiqué permet de demeurer mobile : « *Imaginez-vous, j'arrive à côté de la même rue que j'ai descendue je sais pas combien de fois [...] Parce que c'est mon quartier [...] Je restais là, la Xe Avenue est juste à côté [...] Je rêve souvent à mon quartier, je pars en esprit. Je pars en esprit dans mon quartier. Je connaissais quasiment tout le monde* » (femme, 89 ans, no048).

Si l'expérience résidentielle dans une résidence pour aînés est en rupture complète avec celle dans une maison, elle ouvre néanmoins de nouvelles possibilités. Contrairement au vieillissement à domicile, les relations sociales ne se limitent pas à la famille, elles peuvent être enrichies par la présence d'autres résidents. Aux sorties avec les enfants pour un repas ou au centre commercial, doivent être ajoutés les services offerts à l'intérieur de l'établissement. La reprise ou le développement de nouvelles activités est possible, ce qui n'était pas le cas dans le bungalow. Des sorties à la bibliothèque, au cinéma, à l'église ou au restaurant peuvent être effectués chez soi (dans le complexe d'habitation). L'expérience de l'urbanité redevient possible dans une proximité extrême : voisiner, visiter, rencontrer et même recevoir des proches est accessible, notamment au restaurant de l'établissement. Cela dit, si plusieurs activités redeviennent possibles, elles portent dorénavant l'étiquette des *personnes âgées*.

6.6. Discussion

Le suivi longitudinal de la mobilité quotidienne effectué auprès de 22 banlieusards âgés 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.

Pour ces aînés, l'expérience de la ville s'est transformée dû, d'une part, aux complications que pose leur vieillissement en termes de perte d'autonomie et, d'autre part, aux représentations et aux significations individuelles et collectives du risque, de la ville et de la vieillesse. Si les aînés abandonnent certaines activités au fil de leur vieillissement, de nouvelles sont investies. L'articulation longitudinale et spatiale du concept de *déprise* (Clément, 2000 ; Clément *et al.*, 2003) a permis de distinguer différentes expériences

de la ville chez les aînés de la banlieue. Ces changements ont mené certains répondants à une plus grande mobilité sur le territoire, d'autres à une plus grande concentration des déplacements autour du domicile, et d'autres encore, à un confinement à domicile. Dix-sept des 22 personnes âgées ont trouvé et réussi à articuler les ressources disponibles dans leur environnement pour leur permettre de vieillir en banlieue dans leur maison. Pour cinq autres, l'adaptation a pris la forme d'un déménagement. Lorsqu'elle est désirée, cette adaptation suscite une satisfaction résidentielle, et ce même si elle implique une révision importante et parfois complète des routines quotidiennes. Si, de manière générale, le nombre et l'étendue des déplacements des aînés rencontrés sont marqués par une tendance générale à la réduction, le suivi longitudinal effectué réfute d'éventuelles associations entre isolement social et pratiques limitées de la ville.

Le vieillissement à domicile en banlieue illustre la complexité de l'expérience résidentielle. Pour bien saisir la mobilité quotidienne des personnes âgées, il faut dépasser les simples portraits synchroniques négativement ou positivement rationalisés pour expliquer les comportements du moment. C'est en effet à travers son cheminement au sein de diverses tensions physiologiques, psychologiques, sociales et physiques que l'aîné s'adapte et se situe. Si la banlieue pose des difficultés fonctionnelles objectives, notamment la dépendance à l'automobile, les aînés rencontrés montrent qu'elles ne sont pas inévitables. Telles qu'envisagées, les déprises et nouvelles emprises prennent alors tout leur sens.

On comprend ainsi mieux les logiques qui sous-tendent les stratégies d'adaptation mises de l'avant par les aînés, y compris celles menant à une relative immobilité. Ce n'est pas la possibilité de perdre une automobile, une maison ou un quartier que l'aîné voit se profiler au fil des années, mais plutôt celle de voir disparaître un *espace d'action* où il peut se situer dans le temps et l'espace mais aussi face à lui-même et à l'autre. Si les aînés repoussent le plus loin possible l'abandon de leur auto-mobilité, c'est parce que cela pourrait les obliger à quitter leur « chez-soi », mais c'est aussi ce qui signifierait l'entrée dans ce qui représente individuellement et collectivement la véritable vieillesse. Autrement dit, l'abandon de son « chez-soi » ou de son automobile sont de véritables stigmates du vieillissement. Ainsi, c'est moins à l'*auto-mobilité* comme pratique spatiale qu'à un rapport global à l'espace socio-spatial auquel les aînés banlieusards sont attachés. Dans une société de plus en plus mobile et dépendante à la voiture, l'automobile est non seulement un support à la mobilité corporelle d'un individu vieillissant, mais un marqueur individuel et collectif d'indépendance et d'autonomie.

La relative satisfaction résidentielle observée chez l'ensemble des aînés, même chez les individus confinés dans leur bungalow s'explique, d'une part, parce qu'elle constitue une stratégie identitaire pertinente aux yeux de l'individu et, d'autre part, par le fait que l'adaptation est graduelle. L'aîné conserve différents repères significatifs malgré un changement quasi-complet de ses pratiques spatiales et sociales. Néanmoins, cette transformation se réalise dans la continuité du développement de l'identité et de l'affirmation de soi, que ce soit à quelques pas du domicile ou plus loin. Les processus identitaires semblent ainsi essentiels, tant au niveau de la mobilité quotidienne (Ramadier, 2006) que de la mobilité résidentielle (Feldman, 1990 ; 1996). Le retour de deux répondantes dans leur quartier d'origine après un séjour dans une résidence pour aînés en témoigne. N'ayant plus la possibilité d'habiter un logis autonome, elles sont revenues dans l'espace familial de leur mobilité antérieure, un espace correspondant à leur identité spatiale, tant en termes de mobilité que de résidence. Ces trajectoires résidentielles renforcent la pertinence de suivis longitudinaux pour la compréhension des stratégies résidentielles dans le grand âge.

Malgré les transformations de la mobilité quotidienne, la relation affective au « chez-soi » observée par Després & Lord (2005) chez ce même groupe d'aînés en 1999 est demeurée intacte, voire s'est renforcée. Vieillir chez soi en banlieue permet la conservation d'un territoire aux multiples significations, qu'il soit plus ou moins pratiqué. Adapter sa mobilité dans un espace physique et symbolique connu, maîtrisé et distinctif est ainsi plus aisé qu'un déménagement, même dans un quartier plus près des services. L'aîné vieillissant à domicile conserve ainsi l'ensemble des références socio-spatiales qui ont contribué à définir son identité territoriale. Cela dit, si les banlieusards âgés adaptent leur mobilité quotidienne pour notamment, vieillir en banlieue, les résultats longitudinaux montrent que cette adaptation évolue selon l'âge et l'autonomie mais aussi et peut-être davantage selon les modes de vie. Les aînés qui partageaient en 1999 des pratiques et de représentations socio-spatiales ont adapté de manière similaire leur mobilité quotidienne. Les aînés les moins mobiles en 1999 se sont adaptés plus facilement et naturellement que les aînés qui étaient davantage mobiles.

Ces résultats suggèrent enfin qu'il est possible de vieillir en banlieue dans un bungalow, même en perte d'autonomie avancée. La déprise spatiale s'observe par la contraction ou le morcèlement de l'espace d'action. C'est aussi sous l'effet d'une mobilité limitée et dépendante que la ville perd ses références spatiales. Vieillir en banlieue, si cela demeure une expérience résidentielle vécue positivement, mène à l'immobilité. C'est ce dont témoignent les répondants gravement fragilisés, autrefois mobiles. On peut se

questionner sur l'issue d'une adaptation de la mobilité jusqu'à la perte complète de l'autonomie, et ce, indépendamment des aspirations individuelles. Une expérience de la ville par procuration pourrait obliger l'aîné à s'en remettre entièrement à autrui pour conserver des liens à l'espace et à la société. Vieillir chez soi le plus longtemps possible serait ainsi susceptible d'entraîner une expérience aliénante des rapports individu / société mais également avec la famille.

6.7. Conclusion

Cette étude qui a suivi l'évolution du rapport à l'habitat et à la ville sous l'angle de la mobilité pour 22 aînés vieillissant en banlieue pavillonnaire a révélé relativement peu de difficultés insurmontables bien que la nécessité de modifier considérablement, voire complètement, les pratiques spatiales et sociales soit une condition *sine qua non* du vieillissement à domicile en banlieue. Si le vécu de ces personnes âgées ne peut être généralisé à l'ensemble des banlieusards âgés, l'évolution de leur mobilité et ses impacts sur l'expérience résidentielle fournit par contre plusieurs pistes de réflexion sur l'adaptation physique et fonctionnelle de ces banlieues.

Les expériences où l'aîné voit la ville se contracter fournissent de bons indicateurs de préférence à la fois au niveau de la proximité et de l'accessibilité. Les portions de territoire pratiquées par les aînés en perte d'autonomie sont celles qui contribuent à limiter au maximum les stress. Cela montre que certaines portions du territoire des banlieues correspondent mieux que d'autres aux besoins et aux attentes des aînés, par ailleurs encore majoritairement automobilistes. Les choix spécifiques de « morceaux de ville » par les aînés gagneraient à faire l'objet d'une analyse fine au niveau de leurs caractéristiques morphologiques, fonctionnelles et sociales de manière à alimenter les réflexions sur l'aménagement urbain universellement accessible comme celle de Nasar & Evans-Cowley (2007).

À l'inverse, l'expérience de la ville par procuration indique la limite du vieillissement à domicile dans les banlieues actuelles. Quand la ville se vit par procuration, c'est le constat de l'échec de la capacité du modèle banlieusard à vieillir au même rythme que ses résidents (Hare, 1992). Si d'un côté ces résultats témoignent que les aînés rencontrés peuvent compter sur des ressources économiques et sociales suffisantes, en plus d'entretenir des contacts interpersonnels réguliers, d'un autre côté, des questions doivent être soulevées pour d'autres individus moins avantagés sur ces deux aspects. Ici, l'expérience résidentielle qu'offre la résidence pour aînés s'avère un modèle fonctionnellement adapté à l'aîné en perte

d'autonomie. En outre, il permet de conserver certaines emprises et d'en développer de nouvelles en atténuant au maximum les problèmes de mobilité. Cela dit, ces établissements sont éloignés des préférences et significations du chez-soi pour les banlieusards actuels.

Références

- Abric J-C (1994) Les représentations sociales : aspects théoriques. *In Pratiques et représentations sociales*, Abric J-C (dir). Paris, Presses universitaires de France (11-36).
- Alsnih R & DA Hensher (2003) The Mobility and Accessibility Expectations of Seniors in an Aging Population. *Transportation Research Part A* 37 : 903-916.
- American Association of Retired Persons (AARP) (2000) *Fixing to stay - A National Survey of Housing and Home Modifications Issues*. Washington, American Association of Retired Persons.
- Bachiri N (2006) *L'étalement urbain et la mobilité quotidienne d'adolescentes et d'adolescents de territoires rurbains de la communauté métropolitaine de Québec*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval.
- Bengston V, Burgess E & Parrott T (1997) Theory, explanation and a third generation of theoretical development in social gerontology. *The Journals of Gerontology* 52B(2) : S72-S88.
- 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).
- Clément S (2003) Le vieillissement avec le temps, et malgré le monde. *EMPAN* 52 : 14-22.
- Clément S, Drulhe 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*. Rapport de recherche, MiRe et CNAV (consulté en 03-2008, <http://infodoc.inserm.fr/serveur/vieil.nsf/854baebb9ae9b72b80256c01005b118e/85112a6a4951a5f9c1256969002d32ba?OpenDocument>).
- Clément S, Mantovani J & Membrado M (1998) L'urbain dans tous ses états : Faire, vivre et dire la ville. *In Habitat et sociétés*, Haumont N (dir). Paris, L'Harmattan (231-254).
- Coughlin J (2001) *Transportation and Older Persons : Perceptions and Preferences*. Washington, American Association of Retired Persons.
- Cumming E & Henry WE (1961) *Growing Old : The Process of Disengagement*. New York, Basic Books.

- Daris A (2003) *Une perspective sociale des comportements de mobilité des résidents des banlieues anciennes de la région de Québec*. Québec, Mémoire de maîtrise, Université Laval (consulté en 03-2009, http://www.girba.crad.ulaval.ca/Articles/Memoire_Alexandra%20Daris_2003.pdf).
- Davison B, Kendig H, Stephens F & Merrill V (1993) *It's my Place : Older People Talk About Their Homes*. Canberra, Australian Government Publishing Service.
- Després C & S Lord (2002) Vieillir en banlieue. *In La banlieue revisitée*, Fortin A, Després C & Vachon G (dirs). Québec, Nota Bene (233-256).
- Després C & S Lord (2005) The meaning of home for elderly suburbanites. *In Home and Identity in Late Life : International Perspectives*, Rowles GD & Chaudhury H (dirs). New-York, Springer (317-340).
- Dijst M (1999) Action space as a planning concept in spatial planning. *Journal of Housing and Built Environment* 14(2) : 163-182.
- Dupuis J, Weiss DR & Wolfson C (2007) Gender and transportation access. *La revue canadienne du vieillissement* 26(2) : 149-158.
- Dupuy G (1999) *La dépendance automobile*. Paris, Economica.
- Feldman RM (1990) Settlement-identity, psychological bonds with home places in a mobile society. *Environment and Behavior* 22(2) : 183-229.
- Feldman RM (1996) Constancy and change in attachments to types of settlements. *Environment and Behavior* 28(4) : 419-445.
- Feldman RM (1997) Attachment to types of settlements in the United-States : Beyond satisfaction and preference models. *In Housing Surveys : Advances in Theory and Methods*, Després C & Piché D (dirs). Québec, Université Laval (175-185).
- Félonneau M-L (2003) Les représentations sociales dans le champ de l'environnement. *In Espaces de vie : Aspects de la relation homme-environnement*, Moser G & Weiss K (dirs). Paris, Armand Colin (145-176).
- Finlayson M & Kaufert J (2002) Older women's community mobility : a qualitative exploration. *Canadian Journal on Aging* 21(1) : 75-84.
- Föbker S & Grotz R (2006) Everyday mobility of elderly people in different urban settings : The example of the City of Bonn, Germany. *Urban Studies* 43(1) : 99-118.

- Fogel BS (1992) Psychological aspects of staying at home. *In Aging in place*, Callahan JJ (dir). New-York, Baywood Publishing Company (19-28).
- Fortin A, Després C & Vachon G (dirs) (2002) *La banlieue revisitée*, Québec, Nota bene.
- Fozard JL (2000) Sensory and Cognitive Changes with Age. *In Mobility and Transportation in the Elderly*, Schaie WK & Pietrucha M (dirs). New-York, Springer (1-44).
- Gardezi F, Wilson KG, Man-Son-Hing M, Marshall SC, Molnar FJ, Dobbs BM & Tuokko HA (2006) Qualitative Research on Older Drivers. *Clinical Gerontologist* 30(1) : 5-22.
- Golledge RG & Stimson RJ (1997) *Spatial Behavior : A Geographic Perspective*. New-York, The Guilford Press.
- Greenwald MJ (2004) New urbanism as a factor in the mobility of the elderly. In *Culture, Environmental Action and Sustainability*. Mira RG, Saucedo-Cameselle JM & Romay-Martinez J (dirs). Cambridge, Hogrefe & Huber (351-383).
- Groves MA & VF Wilson (1992) To move or not to move? Factors influencing the housing choice of elderly persons. *Journal of Housing for the Elderly* 10(1/2) : 33-47.
- Gurney C & Means R (1993) The meaning of home in later life. *In Ageing, Independence and the Life Course*, Arber S & Evandrou M (dirs). Londres, Jessica Kingsley Publishers (119-131).
- Hildebrand ED (2003) Dimensions in elderly travel behavior : A simplified activity-based model using lifestyle cluster. *Transportation* 30 : 285-306.
- 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.
- Lord S (à paraître). Vieillir en banlieue : Entre choix et contrainte. *In Choix résidentiels*, Lévy JP, Authier JY & Bonvalet C (dirs). Lyon, Presses universitaires de Lyon.
- Lord S, Joerin F & Thériault M (2009) Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : Un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards âgés. *Cybergeogeo* (consulté en 03-2009, <http://www.cybergeogeo.eu/index22090.html>)

- Lord S, Joerin F & Thériault M (à paraître) La mobilité quotidienne de banlieusards vieillissants et âgés : Déplacements, aspirations et significations de la mobilité. *Géographe Canadien / The Canadian Geographer*.
- Manzo L (2005) For better or worse : Exploring multiple dimensions of place meaning. *Journal of Environmental Psychology* 25 : 67-86.
- Miles MB & Huberman AM (1984) *Qualitative Data Analysis : A Sourcebook of new methods*. Beverly Hills, Sage Publications.
- Mitchell K (2003) Enhancing mobility : Britain as an example of European experience. *Generations* 27(2) : 50-56.
- Morin D & Fortin A (sous presse) Comment la Vieille Capitale est-elle devenue vieillissante ? *Cahiers québécois de démographie*.
- 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* 29(2) : 335-356.
- Nasar J & Evans-Cowley J (2007) *Universal Design and Visitability, From Accessibility To Zoning*. Columbus, The John Glenn School of Public Affairs.
- Noschis K (1984) *Signification affective du quartier*. Paris, Librairie des Méridiens.
- Orfeuill, J-P (2002) Mobilité, *In Dictionnaire de l'habitat et du logement*, M Ségaud, J Brun & J-C Driant (dirs). Paris, Armand Colin (300-304).
- Oswald F & Wahl HW (2005) Dimensions of the meaning of home in later life. *In Home and Identity in Late Life : International Perspectives*, Rowles GD & Chaudhury H (dirs). New-York, Springer (21-45).
- Oswald F, Wahl HW, Schilling O, Nygren C, Fänge A, Sixsmith A, Sixsmith J, Széman Z, Tomsone S & Iwarsson S (2007) Relationships Between Housing and Healthy Aging in Very Old Age. *The Gerontologist* 47(1) : 96-107.
- Parker D, Macdonald L, Slutcliffe P & Rabbit P (2001) Confidence and the older drivers. *Aging and Society* 21 : 169-182.
- Patterson PK (1997) *New urbanism and the elderly in urban and suburban neighbourhoods*. Portland, Thèse de doctorat, Portland State University.

- Pochet P (1996) La mobilité quotidienne des personnes âgées. *Gérontologie et Société* 76 : 91-106.
- Raïche M, Hébert R, Dubois MF, Grégoire M, Bolduc J, Bureau C & Veil A (2007) Le repérage des personnes âgées en perte d'autonomie modérée à grave avec le questionnaire PRISMA-7 : présentation, implantation et utilisation. *La Revue de Gériatrie* 32(3) : 209-218.
- Ramadier T (2006) Mobilité quotidienne et attachement au quartier : Une question de position ? *In Le quartier : Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Authier J-Y, Bacqué M-H & Guérin-Pace F (dirs). Paris, La Découverte (127-138).
- Rosenbloom S (2003) *The mobility needs of older Americans : Implications for transportation*. Washington, The Brookings Institution 19 (consulté en 03-2009, http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/reports/2003/07transportation_rosenbloom/20030807_Rosenbloom.pdf).
- Ruechel S & WC Mann (2005) Self-regulation of driving by older persons. *In Mobility Community : Driving and Transportation Alternatives for Older Persons*, Mann W (dir). Spark, Routledge (91-101).
- Shunway-Cook A, Patla A, Stewart A, Ferrucci L, Ciol M & Guralnik JM (2002) Environmental demands associated with community mobility in older adults with and without disabilities. *Physical Therapy* 82(7) : 670-681.
- Sixsmith AJ & Sixsmith JA (1991) Transitions in home experience in later life. *Journal of Architectural and Planning Research* 8(3) : 181-191.
- Sterns RV, Antenucci V, Nelson C & Glasgow N (2003) Public transportation : Options to maintain mobility for life. *Generations* 27(2) : 14-19.
- Twigger-Ross CL & Uzzell DL (1996) Place and identity process. *Journal of Environmental Psychology* 16 : 205-220.
- Whelan M, Langford J, Oxley J, Koppel S & Charlton J (2006) *The elderly and mobility : A review of de literature*. Monash University, Accident Research Center.

Chapitre 7

7. Conclusion

Ce dernier chapitre reprend brièvement dans une première partie la démarche et les résultats saillants de la thèse. À la suite de cela, un retour sur les cadres conceptuel et opératoire est réalisé. Enfin, des pistes de réflexion sur l'aménagement des banlieues étudiées sont discutées à la lumière des résultats de la thèse.

Dans le contexte où l'accès à la mobilité territoriale devient un enjeu incontournable dans la participation à la vie quotidienne dans la société contemporaine et que les aînés, avec d'autres groupes sociaux, ont été identifiés comme risquant d'être défavorisés en la matière, que nous enseigne cette thèse sur l'évolution de la mobilité et des choix résidentiels d'un groupe d'aînés de banlieues pavillonnaire de Québec ? Premièrement, elle a permis de mieux connaître leurs aspirations résidentielles, essentiellement de demeurer le plus longtemps possible dans un milieu de vie « normal » dans la communauté (Després & Lord, 2002, 2005 ; Wagnild, 2001). Deuxièmement, elle a approfondi leur mobilité sur le territoire en allant au-delà d'une mobilité principalement documentée en lien avec les transports et les déplacements (Rosenbloom, 2003). Troisièmement, et de manière fondamentale, cette thèse a permis de mettre en perspective l'évolution de la mobilité des aînés dans le temps sur une période de plus de six ans, ce qui a rarement été réalisé avec un groupe de personnes âgées.

7.1. Démarche de la thèse

Face à la stabilité résidentielle envisagée par la majorité de banlieusards âgés, la question de départ de la thèse visait à saisir l'évolution de leurs pratiques du territoire ainsi que de constater comment les difficultés éventuelles, voire l'immobilité à domicile, étaient vécues par des banlieusards vieillissants. Le milieu d'étude choisi est formé de quartiers de banlieues pavillonnaires des années 1950 de l'agglomération de Québec où domine le *bungalow* canadien⁸⁰, et où vieillit encore la première génération de propriétaires occupants (Fortin *et al.*, 2002). Dans ce type de banlieue, la mobilité est quasi-synonyme d'auto-mobilité.

⁸⁰ Assimilable à la « ranch house » aux États-Unis et en Australie (Frey, 2003 ; Patterson, 1997), ce qui ouvre des possibilités de transfert des connaissances issues de cette thèse à des banlieues de même type dans d'autres contextes culturels.

À partir d'entrevues avec un groupe d'aînés réalisées à presque sept ans d'intervalle, une importante contribution de la thèse sur le plan méthodologique aura été d'articuler méthodes qualitatives et quantitatives de manière longitudinale afin de mettre en lumière les rapports dynamiques existant entre mobilité quotidienne, choix résidentiels et expérience du « chez-soi » au fil du vieillissement. La perspective interdisciplinaire adoptée, quant à elle, a permis de croiser différents types de savoirs sur la mobilité des aînés de manière à construire un objet d'étude complexe et multidimensionnel. Théories, concepts et méthodes issus de la gérontologie sociale, de la gérontologie environnementale, de la géographie urbaine ainsi que de la psychologie de l'environnement ont été utilisés dans le but de décrire et de comprendre le plus justement possible la complexité de la relation aîné-environnement. Le cadre théorique et conceptuel interdisciplinaire et dynamique de l'adaptation de la mobilité dans la vieillesse développé dans cette thèse constitue un autre apport original.

Le cadre de l'*environmental press* (Lawton & Nahemow, 1973) postulant que la personne âgée trouve des possibilités d'adaptation dans un environnement correspondant à ses compétences environnementales, selon son niveau d'autonomie et son passé, a été utilisée, d'une part, avec le concept de *déprise* (Clément *et al.*, 1995), permettant de mieux comprendre l'évolution des rapports socio-spatiaux entre l'aîné et son environnement, et d'autre part, avec le concept de *motilité* (Kaufmann, 2004, 2008), fournissant un cadre interprétatif pour aborder la mobilité des aînés sur le territoire. Le concept de *déprise*, ce processus continu d'arbitrage de l'aîné à son environnement résidentiel selon l'évolution de son autonomie et de ses intérêts actuels ainsi que ceux construits dans sa vie active, a permis de prendre en considération les changements dans les pratiques et les représentations de la ville, de la vieillesse et de la (l'auto-)mobilité. Quant au concept de *motilité*, se définissant comme un potentiel de mouvement plutôt qu'un déplacement proprement dit, il a permis d'appréhender ces changements de manière objective en les étudiant sur un territoire circonscrit, mais également de façon subjective, dans leurs significations pour l'aîné, et ce, même si ce potentiel ne prend pas la forme d'un déplacement.

C'est dans les *espaces d'action* individuels des banlieusards aînés, un concept mis de l'avant par Dijst (1999), que cette dynamique a été observée. C'est en effet dans un espace géographique circonscrit de pratiques spatiales, pour certains le voisinage, pour d'autres la ville ou l'agglomération, que se construit ou se reconstruit un tissu de lieux vécus qui permet à l'aîné de se situer et de s'identifier à son environnement résidentiel (Després & Lord, 2005 ; Feldman, 1990, 1996).

C'est dans un souci de maintenir cette complexité théorique interdisciplinaire qu'a été construit le cadre opératoire de la thèse autour de deux périodes d'entretiens, l'une en 1999, l'autre en 2006. Les premiers entretiens abordaient les aspirations résidentielles du groupe de banlieusards et leur mobilité quotidienne, les seconds s'intéressaient à l'évolution de leur mobilité quotidienne ainsi qu'à l'expérience et aux significations des changements observés dans l'intervalle en ce qui concerne la mobilité (résidentielle et quotidienne). Ces deux séries d'entretiens ont ainsi donné lieu à quatre analyses spécifiques qui se sont chacune traduites par un article scientifique, tel que présenté aux chapitres précédents.

7.2. Principaux résultats de la recherche

En matière d'aspirations résidentielles, les personnes vieillissantes préfèrent une vie « normale » dans un quartier « normal » malgré les problèmes d'adaptation que cet environnement peut potentiellement poser par rapport à leurs besoins en tant que personnes limitées dans leur autonomie. C'est en effet à travers le maintien dans leur maison et leur quartier que les banlieusards âgés se projettent comme personne autonome. Le maintien de ce statut est ainsi au cœur de leurs aspirations résidentielles. En outre, s'ils déménageaient, ils perdraient un milieu de vie sécuritaire, contrôlé et familial auquel ils sont attachés, mais également plusieurs dimensions de l'expérience du « chez-soi » associées à un espace de liberté, notamment ce territoire de mobilité qui les oblige à demeurer *auto-mobiles*.

Se maintenir en banlieue lorsque le vieillissement signifie une certaine perte d'autonomie nécessite de modifier ses pratiques usuelles du territoire. Dans les différents types de mobilité rencontrés chez les âgés, on comprend la difficulté à rompre avec des habitudes de déplacement établies depuis des années dans un rapport étroit à l'automobile. En fait, la voiture individuelle ne semble pas compliquer le vieillissement en banlieue, elle permet dans une certaine mesure de le faciliter. En effet, maîtrisée comme compétence de déplacement, tout comme le territoire parcouru, l'automobile constitue un support à la mobilité corporelle qui permet de se sentir libre et indépendant.

La stabilité résidentielle de la majorité des âgés, sept ans après la première entrevue, témoigne de leur volonté et de leur capacité d'adaptation. En effet, si pour une fraction des personnes âgées la mobilité territoriale demeure inchangée, pour les autres, soit elle diminue, soit elle augmente. L'analyse de l'évolution des déplacements de ces banlieusards âgés à travers le temps contribue à certaines lacunes

observées dans les connaissances actuelles. Premièrement, si l'espace d'action du groupe de répondants est globalement moins étendu en 2006, comparativement à 1999, la relative stabilité du nombre et des fréquences des lieux visités viennent nuancer le repli domestique communément observé ou anticipé. Si les habitudes de mobilité se concentrent plus près du domicile, elles perdurent malgré le vieillissement. Lorsqu'elles diminuent, cela est attribuable le plus souvent à une perte d'autonomie fonctionnelle chez l'individu. Quant à l'augmentation de la mobilité chez certains aînés du groupe, elle s'explique en grande partie par la diminution de l'offre de services présents à proximité du domicile.

Somme toute, l'expérience résidentielle de la banlieue par les aînés est positive, et ce, même lorsque des problèmes d'autonomie sont constatés. Cette expérience se transforme avec les complications que pose la vieillesse en termes de limitations fonctionnelles et / ou cognitives, d'une part, et avec les représentations individuelles et collectives du risque, de la ville et de la vieillesse ainsi que leurs significations pour l'aîné, d'autre part. Ce n'est pas tant l'éventualité de perdre une automobile, une maison ou un quartier que ces personnes âgées voient se profiler au fil des ans, mais plutôt celle de voir disparaître un espace d'action qui leur permet de se situer dans le temps et l'espace. Que l'on se déplace moins loin ou moins souvent importe peu, c'est plutôt l'abandon du statut d'automobiliste qui signifie la véritable entrée dans le « monde des vieux ». Sans possibilité de conduire, la déprise spatiale prend alors tout son sens et s'observe notamment par la contraction ou le morcèlement de l'espace d'action, voire dans une urbanité vécue par procuration.

7.3. Lâcher prise sur le territoire, entre le possible et l'impossible

Les espaces géographiques étudiés par la thèse sont des systèmes d'expériences quotidiennes où l'on connaît et où l'on est connu, des ensembles de lieux où l'on est apte à circuler sans se poser trop de questions. L'analyse de leur évolution dans la vieillesse montre ainsi que plus un environnement est connu et maîtrisé par des années de résidence, plus l'adaptation est facile aux yeux de l'individu vieillissant, comme l'ont auparavant montré les travaux de Lawton (1986 ; 1990 ; 1991 ; 1998) avec le logement à l'échelle architecturale. Dans ce contexte évolutif, les quatre analyses soutenant la thèse montrent la pertinence et la validité du concept de *déprise* dans l'analyse des transformations objectives et subjectives de la mobilité dans la vieillesse. Des *déprises* spatiales sont observées là où les stress environnementaux (objectifs et subjectifs) sont trop importants, par exemple des lieux tels des autoroutes et des boulevards

congestionnés, des intersections achalandées ou encore des moments où la conduite est inquiétante, comme en soirée.

De nouvelles emprises spatiales se développent alors dans des environnements socio-spatiaux où l'adaptation de l'aîné est possible et les déplacements plus aisés – des lieux objectivement et subjectivement adaptés à l'autonomie de l'individu vieillissant au sens de l'*environmental press*. L'expérience des déplacements concentrés dans des portions de ville « accessibles » est un exemple patent. Des reprises spatiales sont également observées lorsque les conditions de mobilité sont facilitées pour l'individu vieillissant, comme l'obtention d'une vignette de stationnement pour personne handicapée. Le morcellement de l'espace d'action de plusieurs aînés témoigne de cette réalité et marque morphologiquement leurs *déprises* de certaines portions d'environnement bâti. Les choix de parcours, de lieux et d'outils facilitant les déplacements provoquent le morcellement spatial de l'espace d'action de l'aîné. Ce morcellement peut également l'obliger à s'en remettre à autrui pour se déplacer vers des territoires autrement inaccessibles.

L'évolution des pratiques spatiales de l'aîné est parallèle à celle de ses activités sociales. Cela dit, si cette évolution s'effectue de manière à réduire les tensions environnementales, elle se réalise dans des logiques qui vont au-delà des conditions de santé et d'autonomie de l'aîné. Le mode de vie et le rapport au territoire développés par la personne âgée dans sa vie active induisent des modalités particulières de *déprises*, ce que Clément et ses collègues avaient par ailleurs montré (1995 ; 1998 ; 2000 ; 2003). La thèse apporte de nouveau que ces modes de déprise se traduisent de manières distinctes sur le territoire. Sur cette question centrale de la relation aîné-environnement, le concept de *motilité*, avec ses dimensions d'accessibilité, de compétence et d'appropriation du potentiel de mobilité, s'avère non seulement une clé de lecture fondamentale de la mobilité dans la vieillesse mais également un concept qui renforce la portée théorique et empirique de la *déprise*. En effet, dans le contexte du vieillissement en banlieue, même en présence de problèmes d'autonomie, la mobilité se transforme différemment selon les individus et leurs contextes environnementaux.

Ainsi, indépendamment du désir de l'aîné de conserver différentes activités ou de sa volonté d'en développer de nouvelles, les conditions d'accessibilité physique et fonctionnelle de son environnement ressortent comme fondamentales. Adapter un mode de vie, notamment ses pratiques spatiales, n'est

possible et envisageable que si les activités sont localisées sur des territoires « praticables ». Cette stratégie de maintien dans l'environnement socio-spatial est typique des individus ayant été les plus mobiles. À l'inverse, une stratégie qui vise le développement de nouvelles emprises spatiales, ou de lâcher-prise sur les territoires plus lointains, est le cas des aînés s'investissant prioritairement dans des lieux de proximité. Cette tactique renvoie à un rétrécissement graduel de l'espace d'action, et correspond aux cas des individus qui étaient les moins mobiles parmi les aînés rencontrés en 1999. Si le contrôle et la liberté de choisir activités et territoires sont importants pour les personnes âgées, tous ne sont pas égaux face aux possibilités de poursuites et de changements d'activités selon les lieux de résidence et ceux fréquentés. Lorsque conserver un mode de vie relativement mobile en banlieue devient problématique en raison de ses problèmes d'accessibilité, il faut des compétences ou un désir d'appropriation de la *motilité* que l'aîné n'a pas ou plus forcément. La possibilité d'investir la proximité s'avère en ce sens cruciale.

La poursuite de la participation à la vie urbaine pour la majorité des aînés rencontrés témoigne de leur compétence en *motilité*, à la fois dans la réalisation des déplacements mais aussi dans la maîtrise de l'environnement spatial de la banlieue. Ces personnes âgées ont su cumuler au fil des années divers capitaux leur assurant un potentiel en mobilité : capacité de conduire, connaissances des territoires, anticipation des problèmes de sécurité, présence de famille et de proches, etc. L'accumulation combinée de ressources et de compétences signifie pour ces banlieusards âgés l'accumulation de temps, plus précisément de temps de résidence dans leur maison et leur quartier de banlieue. Cela dit, ces mêmes compétences, cette adaptation par l'auto-mobilité induite par les années de résidence en banlieue, limite les possibilités d'appropriation de la *motilité* à la voiture.

Au moment où la mobilité corporelle se complique, que les réflexes perdent en acuité et que la confiance en ses moyens diminue, l'assimilation de nouvelles compétences motiles est peu probable. N'ayant connu pour la plupart que les déplacements automobiles et les territoires qui en sont conséquents, leurs représentations de la mobilité et de la ville, associée presque exclusivement à l'automobile, limitent leur champ de possibilités. Lorsque le choix de limiter activités et déplacements se fait sur plusieurs années, parfois inconsciemment, on comprend mieux les rétrécissements des espaces d'action observés, les déprises de la vie sociale et la relative satisfaction résidentielle d'individu parfois relativement mobiles auparavant. Même si peu de cas ont pu être documentés, la possibilité d'effectuer ce choix semble fondamentale et ressort fortement dans le cas des aînés ayant été contraints d'abandonner maison et

voiture à la suite d'une maladie. À cet égard, l'exploration des rapports aux conjoints ainsi que les relations qu'entretiennent les personnes vieillissantes avec leur descendance ou leurs proches gagneraient assurément à être croisés avec les constats de la thèse.

7.4. Aspirer à la stabilité résidentielle, pour une improbable continuité

Avec une situation personnelle et familiale stable, le désir des aînés de vieillir dans le domicile actuel demeure malgré l'apparition de problèmes d'autonomie. Les résultats de la thèse renforcent les conclusions des recherches, comme celles, entre autres, de Wagnild (2001) et de Krout *et al.* (2003) aux États-Unis, de Oswald *et al.*, (2002) en Allemagne, de Luxembourg (2005) et de Rioux (2005) en France ou de Roy *et al.* (1996) et de Després & Lord (2005) au Québec. Pour l'aîné, conserver des pratiques quotidiennes (habitudes, routines etc.) associées au mode de vie de la banlieue est à la source de ce désir de stabilité dans l'espace.

Les résultats de cette recherche remettent en questions certaines conclusions tirées d'études sur les choix et la satisfaction résidentielle des aînés en milieu pavillonnaire. Premièrement, la volonté d'adaptation, notamment en regard des déplacements, se matérialise et s'observe empiriquement dans le temps à travers plusieurs transformations du quotidien, parfois radicales. Deuxièmement, l'analyse de ces expériences permet de constater que la stabilité résidentielle des aînés repose sur un équilibre pouvant être constamment rompu par les différents stress que posent les dimensions physiques, sociétales et sociales de leurs environnements. Fondamentalement, vieillir à domicile, du moins sous l'angle des pratiques socio-spatiales, est bien davantage une trajectoire complexe qu'un parcours linéaire. Ce constat confirme les travaux de Krout *et al.* (2003), l'une des rares études longitudinales disponibles.

Ainsi, la stabilité résidentielle des aînés est paradoxalement marquée par une multitude d'éléments imprévisibles auxquels ils doivent faire face et s'adapter, s'ils désirent vieillir dans leur domicile. Choissant de demeurer en banlieue pour conserver leurs habitudes et préserver leur expérience du « chez-soi », ce report le plus loin possible dans le temps d'un éventuel déménagement les contraint paradoxalement à modifier, voire à transformer complètement, leurs pratiques socio-spatiales. Certains aînés, poussant ce désir de vieillir à domicile à la limite de leurs compétences (autonomie) et de leurs ressources (financières, cognitives, humaines, etc.), finissent par vivre la ville par procuration, à travers les

yeux d'autrui, de leurs proches ou d'autres aidants, ou encore de leur écran de télévision. Cela illustre de manière exemplaire une transformation complète du mode de vie, d'un rapport à l'espace et à l'altérité.

Comment évoluent alors les significations et l'expérience du « chez-soi » pour les aînés moins mobiles ou immobiles ? La perspective longitudinale a permis de constater certaines significations ambivalentes de la maison et de la ville. Elles sont issues d'expériences positives et négatives (Manzo, 2005), notamment celles liées à la diminution des déplacements, à la perte de proches, à la renonciation d'activités, etc. Vieillir dans un espace qui n'est dorénavant plus pratiqué change la relation au « chez-soi ». Plusieurs pratiques appréciées sont devenues mémoires et cela suscite de la nostalgie, voire de la tristesse chez plusieurs répondants. Si dans ces situations le sentiment positif « d'être à la maison » demeure, il oblige, et souvent volontairement, à vivre un quotidien dans un espace d'action qui renvoie au logis et qui entraîne moins d'occasions de rencontres.

7.5. Demeurer en banlieue, pour rester banlieusards

En 1999, certains répondants envisageaient hypothétiquement de quitter leur domicile et leur quartier pour un milieu de vie mieux adapté lorsque leur mobilité quotidienne deviendrait problématique au point où l'adaptation ne serait plus possible. Or, les personnes âgées rencontrées n'ont pas déménagé en raison d'une mobilité quotidienne trop difficile. Au contraire, la majorité a revu à la baisse leurs aspirations à se déplacer en fonction de l'évolution de leurs représentations de leur propre vieillissement et de celui de leur réseau social. En fait, les répondants pour qui la mobilité semblait la plus problématique n'ont pas déménagé. Suivre longitudinalement les mêmes répondants a ainsi permis de nuancer les connaissances sur les aspirations résidentielles des aînés et leurs rapports avec la mobilité quotidienne. Comme en concluent Krout *et al.* (2003) ou Wiseman (1980), la décision de quitter son domicile se révèle être un processus s'étendant sur plusieurs années et qui, s'il est lié à la facilité à se déplacer sur le territoire et à l'autonomie fonctionnelle de l'aîné, dépend également de l'évolution de sa situation familiale.

La thèse met en relief une réalité qui remet largement en question le mythe d'une mobilité limitée associée à la précarité sociale, soit la richesse des rapports au territoire dans la vieillesse, et ce, que la mobilité quotidienne de l'aîné soit limitée ou plus étendue. Le choix de bouger en des lieux, à des rythmes et selon des modalités qui sont cohérents avec l'expérience de la mobilité à laquelle l'individu âgé s'identifie et se reconnaît, est partie prenante d'une expérience positive du « chez-soi » chez le banlieusard. La liberté de

choisir de se déplacer ou non est en contrepartie incontournable, et notons que l'accès à une voiture individuelle facilite au mieux cette appropriation.

Vieillir à domicile en banlieue oblige, comme on a pu l'observer, à adapter les pratiques et représentations de la mobilité quotidienne. Cette réduction de la mobilité est-elle prétexte pour les aînés à ne pas effectuer un double déménagement ? En quittant leur maison pour une résidence pour personnes âgées et peut-être aussi la banlieue, si de tels établissements y sont absents, la mobilité résidentielle est ici synonyme de mobilité sociale. Une telle relocalisation impliquerait à la fois mobilité spatiale et mobilité sociale en faisant entrer l'individu dans la catégorie des « personnes âgées ». Cela rejoint directement les thèses de Kaufmann (2008) sur les notions de « mobilité » et de « fluidité ». Pendant que l'aîné lâche prise sur la fluidité, soit les déplacements qui ont moins d'impacts sur sa position spatiale et sa position sociale, peut-on considérer qu'il conserve une emprise sur sa position sociale par le biais de sa maîtrise (stabilité) spatiale ? L'évolution du discours des aînés rencontrés et des significations qu'ont pour eux la vie en banlieue suggèrent une telle hypothèse. Conserver la maison, la voiture et le statut de banlieusard signifie la poursuite du développement d'une identité sociale de personne autonome et indépendante.

Considéré de la sorte, la capacité de se déplacer – ou non – sur le territoire est valorisée et valorisante, parce qu'elle donne accès, fondamentalement, à la stabilité sociale. La limitation des pratiques de mobilité sur le territoire prend donc tout son sens (qu'elle soit plus ou moins grande), encore une fois dans la mesure où il y a choix. Et c'est parce qu'ils en ont les compétences qu'ils s'approprient au mieux l'emprise sur l'adaptation de leur capacité motile, pour mieux rester en place en banlieue et être banlieusards, même si cela implique être de « vieux banlieusards ».

Mais au-delà de la conservation le plus longtemps possible de leur identité sociale, une autre notion fondamentale dans les dimensions du « chez-soi » émerge dans les résultats de la thèse, soit celle des échelles spatiales. En ce sens, lorsqu'il n'est plus possible d'être banlieusard dans son domicile, les préférences marquées du groupe pour la banlieue montrent que résider en banlieue, même dans un autre logis, permet de conserver le sentiment « d'être chez soi ». Cette observation est le cas de deux dames parties puis revenues dans une résidence pour aînés dans leur quartier (chapitre 6). Si ces parcours impliquent seulement deux personnes, ils s'avèrent particulièrement porteurs car ils montrent que refaire

des habitudes et des routines dans un logis compris dans les représentations de l'espace socio-spatial du « chez-soi » est possible et préférable, même si ce logement est fort différent (résidence pour aînés).

7.6. Retour sur le cadre conceptuel

Une dimension originale de la thèse est d'avoir abordé l'objet multidimensionnel que constitue la mobilité dans la vieillesse en croisant théories et méthodes provenant de différentes disciplines et traditions de recherche. De fait, partant d'un cadre conceptuel complexe, elle a permis d'aborder cette complexité théorique à travers l'opérationnalisation de deux enquêtes et de quatre analyses, abordant les dimensions objectives et subjectives de la mobilité tout autant que sa dimension temporelle.

Théoriquement, la thèse pose un regard nouveau sur la mobilité, souvent étudiée à l'âge de la vie active où l'on se déplace par plaisirs et loisirs, mais aussi par obligation selon la position professionnelle. Le suivi de la mobilité dans la vieillesse permet de rendre compte de la mobilité telle qu'elle s'exprime dans une étape du cycle de la vie où l'on retrouve plus de liberté et plus de temps appropriable. Le développement d'hypothèses de travail plus détaillées sur l'accumulation des compétences en *motilité* (Kaufmann 2008), notamment par le biais d'un capital spatial (Lévy, 2003), en lien avec l'émergence des stress posés par les dimensions de l'environnement, serait ainsi à approfondir dans de futures recherches.

Une autre dimension originale du modèle conceptuel d'adaptation de la mobilité proposé est celui de la dialectique entre les pratiques quotidiennes et les représentations socio-spatiales. Si la thèse appréhende la mobilité telle qu'elle est vécue par l'individu vieillissant, à la fois dans ses dimensions objectives et subjectives, elle s'est cependant heurtée à l'impossibilité de différencier la cause de l'effet dans la dialectique pratiques / représentations. Cela s'observe, par exemple, par l'arrêt de la fréquentation de certains lieux : est-ce les stress objectivement vécus ou les craintes que des expériences antérieures permettent d'anticiper ? Approfondir le système expérientiel dans le schéma proposé du cadre conceptuel permettrait, non pas de séparer pratiques et représentations puisqu'il s'agit d'une dialectique, mais plutôt d'analyser et de mettre en perspective les relations entre certaines dimensions de l'environnement, d'une part, et les pratiques / représentations, d'autre part. En ce sens, dans ses derniers écrits, Lawton (1998) suggère que de légères adaptations de l'environnement physique ont une influence considérable sur la perception de la qualité de vie par l'individu vieillissant, comparativement à des changements au niveau de

l'environnement social qui n'avaient que très peu d'effet. Ces conclusions mériteraient d'être revues à l'échelle de la ville.

Finalement, si les diverses formes de *déprises* ont été discutées théoriquement et documentées empiriquement, le lien entre l'évolution des choix de *déprises* par l'aîné, leurs réalités géographiques correspondantes et leurs conséquences à la fois spatiales et sociales l'ont peu été. À ce titre, les boucles de rétroaction du modèle conceptuel présenté à la figure 1.1 (page 26) seraient à être précisées à la lumière des connaissances générées par le modèle dans sa forme actuelle. En ce sens, l'appropriation de la *motilité* dans le processus de déprise spatiale ressort comme fondamentale dans l'histoire de vie de l'individu. Les mobilités spatiale et sociale, en plus de l'engagement professionnel, de l'individu dans sa vie active avec l'acquisition de différentes compétences s'avèrent théoriquement porteuses, notamment avec ses capacités motrices qui n'ont pas fait l'objet d'analyse, ni celles de la cognition du territoire. Cela permettrait en outre de préciser et de dépasser la notion d'équilibre entre les ressources et les stress que l'aîné rencontre et mobilise dans son environnement. En effet, cet équilibre multidimensionnel est complexe et gagnerait à être abordé dans une perspective peut-être moins fonctionnelle.

7.7. Retour sur le cadre opératoire

La thèse a contribué à l'approfondissement des dimensions subjectives de la mobilité des aînés en les articulant avec celles de nature objective. Le cadre opératoire a permis d'analyser des données individuelles. En outre, les points de vue qu'ont exprimés les aînés ont permis de mieux comprendre les pressions et les stress que peuvent demander le maintien, la diminution ou l'augmentation d'un *espace d'action*. Le croisement du discours des aînés, à deux moments de leur vieillesse, a permis de mieux comprendre une mobilité limitée sur le territoire et impossible à interpréter en analysant uniquement des déplacements. La complexité du schème d'analyse (plusieurs méthodes et plusieurs sources de données), en plus de la validité qu'elle confère aux résultats – parce qu'il s'agit bien ici de l'évolution de la mobilité des mêmes aînés en deux temps –, a également permis d'enrichir la problématique de la mobilité dans une perspective plus large. Cela montre la pertinence de la démarche empirique développée par la thèse.

Si la thèse contribue aux connaissances sur la mobilité des aînés en plusieurs points, il est essentiel d'en cerner ses limites. Premièrement, le suivi longitudinal s'est effectué auprès d'aînés qui, finalement après plus de six ans, ont conservé leur accès à l'automobile. Fondamentalement, l'examen des véritables

impacts de la perte l'auto-mobilité sur l'expérience résidentielle des aînés n'a pu être réalisé de manière approfondie, seulement trois répondants sur les 102 ne conduisent plus leur voiture depuis 1999. À ce titre, mener une étude auprès d'aînés sélectionnés sur la base de la perte plus ou moins récente du permis de conduire permettrait de vérifier certaines conclusions.

Deuxièmement, les pratiques de mobilité analysées dans la thèse – essentiellement les *espaces d'action* individuels – sont celles liées aux déplacements de consommation et de quelques services. Si ces motifs de déplacement occupent une place considérable dans le quotidien des personnes âgées (Rosenbloom, 2003, Benlarech *et al.*, 1998), ils ne sont pas tout. Constituer des *espaces d'action* spécifiques ou synthétiques sur plusieurs dimensions du quotidien, pensons aux lieux visités pour la socialisation et les loisirs, serait souhaitable. En effet, si les lieux de consommation peuvent être remplacés dans une certaine mesure, ceux associés à la socialisation sont beaucoup plus difficiles à substituer, notamment les lieux de résidence des membres de la famille et des amis. À ce titre, les technologies liées aux Global Positioning Systems (GPS) sont à exploiter. Dans la mesure où le suivi, l'indexation et le géoréférencement des lieux visités (102 répondants en 1999 et 57 en 2006) a été relativement fastidieux (plus de 1400 points latitude / longitude), de tels outils amélioreraient à la fois le temps de saisie et la validité des données.

Troisièmement, utilisant la même méthode, les résultats gagneraient à être complétés avec des analyses menées avec d'autres échantillons d'aînés. D'une part, si les résultats empiriques de cette thèse sont transférables à d'autres banlieues similaires, à la fois dans la comparabilité des patrons de déplacements et dans les significations associées à la mobilité, ils gagneraient à être comparés à des échantillons représentatifs. En effet, pouvoir analyser la prévalence de types plus ou moins mobiles dans la population permettrait également de raffiner les modèles prévisionnels de la mobilité des aînés tout en fournissant un portrait quantitatif de contextes où la personne âgée peut vivre une situation problématique (précarité, isolement, etc.). D'autre part, toujours avec la même méthode, l'exploration d'autres milieux résidentiels, notamment des milieux plus urbains, serait également pertinente. De telles perspectives permettraient de nuancer la relative indépendance en mobilité des banlieusards ainsi que leur dépendance à l'automobile. Cela permettrait de vérifier si les personnes âgées vieillissant dans les quartiers centraux marchent plus et sont moins isolées socialement. Les résultats de la thèse, tout comme ceux de Clément *et al.* (1998 ; 2000) ou de Luxembourg (2005) ne suggèrent toutefois pas d'hypothèses en ce sens.

7.8. Penser le territoire pour plusieurs mobilités, les défis des aménageurs

Les aînés choisissent certaines portions de territoire et des lieux d'activité. En parallèle, de nouvelles pratiques sociales émergent, tantôt en lien avec ces nouvelles pratiques spatiales, par le covoiturage ou le recours à des aidants, tantôt en les provoquant, par la perte d'un conjoint automobiliste ou de partenaires d'activités. Cette évolution au fil du vieillissement individuel et social est empreinte d'une tendance à la baisse de la mobilité, cette diminution n'est pas nécessairement graduelle ou permanente. Cette hétérogénéité de la mobilité – et donc des besoins – pose ainsi autant de défis aux aménageurs, urbanistes et designers urbain.

Les résultats de la thèse ont montré que l'accès à la voiture individuelle, dans le cas de la banlieue, peut être une condition à ce que plusieurs désignent comme un vieillissement réussi (Auger & Tedford-Little, 2002). Cela oblige une réflexion empreinte d'enjeux complexes sur le vieillissement, la morphologie ainsi que les fonctionnalités de la ville actuelle. Comment considérer et intervenir sur le territoire face à la « grande » auto-mobilité des aînés d'aujourd'hui et de ceux à venir ? Pendant que le scénario d'un « avant » et d'un « après » voiture où les aînés s'en remettent aux transports collectifs est difficile à envisager par les planificateurs en transport (Finn & Sterns, 2003), et que l'autobus est loin de leurs préférences (Coughlin, 2001 ; Alsnih & Henser, 2003), voire des compétences de plusieurs (Lord & Luxembourg, 2006), un vieillissement avec la voiture pose des enjeux de sécurité (Polzin & Page, 2006) et écologiques bien concrets (Rosenbloom, 2003). Premièrement, 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, collectif ou non. Les résultats de la thèse représentent un argument supplémentaire pour le développement d'options de transport à la demande, plus près des besoins, des aspirations et des préférences en mobilité des aînés. Deuxièmement, l'aménagement d'espaces près des besoins et préférences des aînés, comme les centres commerciaux de quartiers, maintes fois mentionnés comme des 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 assurant leur pérennité, celle-ci étant remise en question avec le développement des « grandes surfaces » (Biba *et al.*, 2008).

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, notamment les banlieues,

auxquelles s'intéresse cette thèse – sont l'objet de plusieurs questionnements liés à leur mixité fonctionnelle. Sans entrer dans le débat sur leur durabilité écologique et la dépendance automobile qu'ils induisent, l'expérience des personnes âgées rencontrées montre de manière exemplaire comment ces milieux de vie ont de la difficulté à vieillir au même rythme que leurs résidents. 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 fonctions commerciales et de services accessibles, sécuritaires, tempérés tout en incluant des centres de services et des résidences pour aînés doivent être envisagées. Disséminer plusieurs établissements avec services au sein des secteurs de banlieue, ce qui n'est pas possible dans tous les quartiers actuellement, permettrait ainsi de répondre au souhait de vieillir dans un *espace d'action* connu lorsque ce n'est plus possible dans la maison. Cela s'inscrit dans le questionnement sur les effets de métropolisation et de l'étalement des lieux de résidence dans le quotidien des personnes âgées et de la population en général.

De la sorte, la démarche et les résultats développés dans cette thèse indiquent qu'il n'est pas nécessaire de réaménager complètement ces banlieues pour bien répondre aux aspirations résidentielles des personnes âgées. Faciliter les possibilités d'adaptation pour des individus vieillissants s'avère davantage porteur et réaliste dans un contexte où les pouvoirs publics de l'agglomération de Québec doivent composer avec des ressources financières limitées et une stagnation démographique. En s'adaptant à la banlieue dans sa forme actuelle, ces aînés ont poursuivi leur participation à la vie urbaine, tel qu'en témoignent leurs déplacements, leurs activités et leurs expériences résidentielles. C'est dans cette logique de support à l'autonomie que les instances municipales, régionales et de santé doivent orienter leurs travaux de planification. Une telle perspective dépasse par contre largement la problématique de l'aménagement des villes et du vieillissement de la population. Une telle réflexion doit, à l'image de cette thèse, inclure une perspective interdisciplinaire des notions d'urbanité, de durabilité, d'autonomie et d'indépendance qui sont relatives à l'individu parce que vécues dans son contexte et aussi inévitablement appelées à évoluer avec son vieillissement.

Références

- Alsnih R & Hensher DA (2003) The Mobility and Accessibility Expectations of Seniors in an Aging Population. *Transportation Research Part A* 37 : 903-916.
- Auger JA & Tedford-Little D (2002) *From the Inside Looking Out*. Halifax, Fernwood publishing.
- 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).
- 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* 52(1) : 39-64.
- Clément S (2003) Le vieillissement avec le temps, et malgré le monde. *EMPAN* 52 : 14-22.
- Clément S (2003) Le vieillissement avec le temps, et malgré le monde. *EMPAN* 52 : 14-22.
- Clément S, Drulhe 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*. Rapport de recherche, MiRe et CNAV (consulté en 03-2008, <http://infodoc.inserm.fr/serveur/vieil.nsf/854baebb9ae9b72b80256c01005b118e/85112a6a4951a5f9c1256969002d32ba?OpenDocument>).
- Clément S, Drulhe 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*. Rapport de recherche, MiRe et CNAV (consulté en 03-2008, <http://infodoc.inserm.fr/serveur/vieil.nsf/854baebb9ae9b72b80256c01005b118e/85112a6a4951a5f9c1256969002d32ba?OpenDocument>).
- Clément S, Mantonavi J & Membrado M (1995) Vieillissement et espaces urbains : Modes de spatialisations et formes de déprise. Toulouse, Université Toulouse Le Mirail (Rapport de recherche).
- Clément S, Mantonavi J & Membrado M (1995) Vieillissement et espaces urbains : Modes de spatialisations et formes de déprise. Toulouse, Université Toulouse Le Mirail (Rapport de recherche).

- Clément S, Mantovani J & Membrado M (1998) L'urbain dans tous ses états : Faire, vivre et dire la ville. *In Habitat et sociétés*, Haumont N (dir). Paris, L'Harmattan (231-254).
- Clément S, Mantovani J & Membrado M (1998) L'urbain dans tous ses états : Faire, vivre et dire la ville. *In Habitat et sociétés*, Haumont N (dir). Paris, L'Harmattan (231-254).
- Coughlin J (2001) *Transportation and Older Persons : Perceptions and Preferences*. Washington, American Association of Retired Persons.
- Després C & S Lord (2002) Vieillir en banlieue. *In La banlieue revisitée*, Fortin A, Després C & Vachon G (dirs). Québec, Nota Bene (233-256).
- Després C & S Lord (2005) The meaning of home for elderly suburbanites. *In Home and Identity in Late Life : International Perspectives*, Rowles GD & Chaudhury H (dirs). New-York, Springer (317-340).
- Dijst M (1999) Action space as a planning concept in spatial planning. *Journal of Housing and Built Environment* 14(2) : 163-182.
- Feldman RM (1990) Settlement-identity, psychological bonds with home places in a mobile society. *Environment and Behavior* 22(2) : 183-229.
- Feldman RM (1996) Constancy and change in attachments to types of settlements. *Environment and Behavior* 28(4) : 419-445.
- Finn J & Sterns H (2003) The Mobile Elder : Getting Around in Later Life. *Generations* 27(2).
- Fortin A, Després C & Vachon G (dirs) (2002) *La banlieue revisitée*. Québec, Nota bene.
- Frey W (2003) *Boomers and Seniors in the Suburbs : Aging Patterns in Census 2000*. Washington, The Brooking Institution 20.
- Kaufmann V (2008) *Les paradoxes de la mobilité*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann V, Bergman MM & Joye D (2004) Motility : Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4) : 745-756.
- Krout J, Holmes H, Erickson M & Wolle S (2003) Residential Relocation. *In Residential Choices and Experiences of Older Adults Pathways to Life Quality*, Krout J & Wethington E (dirs). New-York, Springer (27-46).

- Lawton MP & Nahemow L (1973) Ecology and the aging process. *In Psychology of Adult Development and Aging*. Eisdorfer C & Lawton MP (dirs). Washington DC, American Psychological Association (619-674).
- Lawton MP (1986) *Environment and Aging*. Albany, Center for the Study of Aging.
- Lawton MP (1986) *Environment and Aging*. Albany, Center for the Study of Aging.
- Lawton MP (1998) Environment and aging : Theory revisited. *In Environment and Aging - A focus on Housing*. Scheidt RJ & Windley PG (dirs). London, Greenwood Press (1-31).
- Lawton MP (1998) Environment and aging : Theory revisited. *In Environment and Aging - A focus on Housing*. Scheidt RJ & Windley PG (dirs). London, Greenwood Press (1-31).
- Lévy J (2003) Capital spatial. *In Dictionnaire de la géographie et de l'espace et des sociétés*, Lévy J & Lussault M (dirs). Paris, Belin (125-126).
- 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.
- Luxembourg N (2005) *Renouvellement social et immobilités en périurbain : Le cas de l'aire métropolitaine marseillaise*. Aix-en-Provence, Thèse de doctorat, Université Paul-Cézanne – Aix-Marseille 3.
- Manzo L (2005) For better or worse : Exploring multiple dimensions of place meaning. *Journal of Environmental Psychology* 25 : 67–86.
- Oswald & Wahl (2005) Dimensions of the meaning of home in later life. *In Home and Identity in Late Life : International Perspectives*, Rowles GD & Chaudhury H (dirs). New-York, Springer (21-45).
- Oswald F, Wahl HW, Schilling O, Nygren C, Fänge A, Sixsmith A, Sixsmith J, Széman Z, Tomsone S & Iwarsson S (2007) Relationships Between Housing and Healthy Aging in Very Old Age. *The Gerontologist* 47(1) : 96–107.
- Patterson PK (1997) *New urbanism and the elderly in urban and suburban neighbourhoods*. Portland, Thèse de doctorat, Portland State University.
- Polzin S & Page O (2005) *Transit Use Viability Among Older Drivers Losing Driving Privileges*. Tampa, Florida Department of Transportation.

Rioux L (2005) The well-being of aging people living in their own home. *Journal of Environmental Psychology* 25 : 231-243.

Rosenbloom S (2003) *The mobility needs of older Americans : Implications for transportation*. Washington, The Brookings Institution 19 (consulté en 03-2009, http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/reports/2003/07transportation_rosenbloom/20030807_Rosenbloom.pdf).

Roy J, Vézina A & Cliche A (1996) *Les aînés et les solidarités dans leur milieu l'envers du mythe : étude portant sur la solidarité horizontale des personnes âgées vivant à domicile et résidant dans le territoire du CLSC La Source*. Québec, Centre de recherche sur les services communautaires, Faculté des sciences sociales, Université Laval.

Wagnild G (2001) Growing old at home. *Journal of Housing for the Elderly* 14(1/2) : 71-84.

Wiseman RF (1980) Why older people move. *Research on Aging* 2(2) : 141-154.

Annexes

Annexe I – Lettre de présentation du projet de recherche

À : Nom du participant
Adresse de 1999
Ville
Québec Code postal

Date : 24 janvier 2006

Monsieur, Madame,

En 1999, vous participiez à une entrevue avec un étudiant-chercheur membre du Groupe Interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa). Ces rencontres avaient donné lieu à la publication du livre « La banlieue revisitée » aux Éditions Nota bene. Dans ce livre, j'ai écrit un chapitre s'intitulant « Vieillir en banlieue » en collaboration avec la professeure Carole Després. Votre contribution a été d'une valeur inestimable pour nos travaux de recherche et l'avancement des connaissances sur les besoins des résidents plus âgés habitant la banlieue.

Je poursuis présentement un doctorat en aménagement du territoire à l'Université Laval et je m'intéresse à l'évolution de vos habitudes de déplacements et de vos préférences pour différents types d'habitation. Pour documenter ces changements, je dois nécessairement comparer votre situation en 1999 et en 2006. Votre participation est donc essentielle afin que je sois en mesure de compléter ma recherche.

Je vous contacterai par téléphone d'ici le 3 février prochain pour vérifier votre intérêt et votre disponibilité à participer à ma recherche. Il s'agirait, dans un premier temps, de lire et de corriger au besoin un formulaire décrivant vos

habitudes de déplacements en 1999. Je vous ferai parvenir ce document par courrier, le compléter vous prendra environ 20 minutes. Dans un deuxième temps, il s'agirait de planifier, à votre convenance, des entrevues d'environ une heure à votre domicile. Nous y discuterons de quelques thèmes abordés il y a 6 ans, à la lumière de votre situation actuelle.

En espérant pouvoir compter sur votre générosité et disponibilité, je vous remercie à l'avance de votre contribution à la formation d'urbanistes sensibilisés aux préoccupations des résidents de la banlieue.

Bien sincèrement,

Sébastien Lord, *B.Sc. urb., M.Sc. arch.*

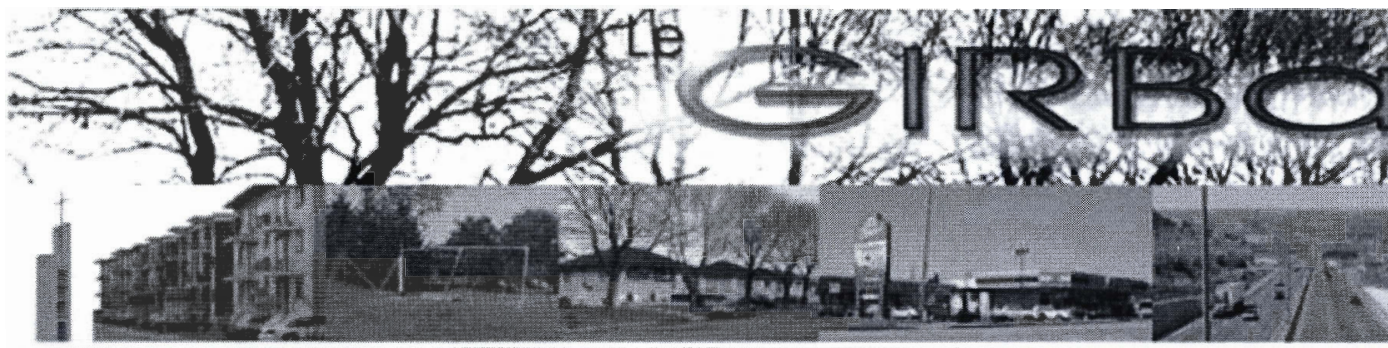
Téléphone: (418) 656-2131, poste 3602

Télécopieur: (418) 656-2785

École d'architecture de l'Université Laval
Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels
1, Côte de la Fabrique
Québec (QC) G1K 7P4
Canada

P.S. Pour toute vérification concernant ma recherche vous pouvez contacter directement la coordonnatrice du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) et ma directrice de thèse, Madame Carole Després au 418-656-2131, poste 3707. Notez que cette recherche a été approuvée par le Comité d'éthique en recherche de l'Université Laval (no2005-237). Pour plus d'information sur le GIRBa, faites le www.girba.crad.ulaval.ca sur internet.

Annexe II – Questionnaire postal



Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues

Retour sur l'enquête du GIRBa de l'été 1999

*Les habitudes de déplacement
et les projets résidentiels des propriétaires de bungalows*

Questionnaire postal

Recherche menée par Sébastien Lord, étudiant au doctorat en ATDR

École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional

École d'architecture

Faculté de l'aménagement, d'architecture et des arts visuels

Date d'envoi : _____

Date de réception : _____

Répondant : _____



UNIVERSITÉ
LAVAL

Page 1 de 14

Les questions qui suivent portent sur 7 grands thèmes ayant trait à vos habitudes de déplacement et votre situation résidentielle en général. Selon le cas, veuillez répondre par une phrase de quelques mots ou encrer les options proposées de manière à décrire ce qui reflète le mieux votre situation actuelle.

1 - Votre lieu de résidence :

✓ Si vous n'avez pas déménagé de votre bungalow depuis l'automne 1999, passez à la page suivante.

✓ Si vous avez déménagé de votre bungalow depuis l'automne 1999, répondez aux questions suivantes :

<p>Quelle catégorie d'habitation décrit le mieux votre lieu actuel de résidence?</p>	<table> <tr> <td>1. Maison unifamiliale</td> <td>4. Résidence pour aînés sans services</td> </tr> <tr> <td>2. Copropriété (condominium)</td> <td>5. Résidence pour aînés avec services</td> </tr> <tr> <td>3. Appartement</td> <td>6. Autre (précisez) : _____</td> </tr> </table>	1. Maison unifamiliale	4. Résidence pour aînés sans services	2. Copropriété (condominium)	5. Résidence pour aînés avec services	3. Appartement	6. Autre (précisez) : _____
1. Maison unifamiliale	4. Résidence pour aînés sans services						
2. Copropriété (condominium)	5. Résidence pour aînés avec services						
3. Appartement	6. Autre (précisez) : _____						
<p>Combien de fois avez-vous déménagé depuis que vous avez quitté votre bungalow?</p>	<table> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> </table>	1	2	3	4		
1	2	3	4				
<p>Pourquoi avez-vous décidé de déménager de votre bungalow?</p>							
<p>Pourquoi avez-vous choisi votre domicile actuel?</p>							

2 - Vos déplacements dans votre quartier et la ville :

Nous aimerions en apprendre sur les moyens de transport que vous utilisez pour vous déplacer. Résumez en quelques mots ou encerclez votre réponse.

<p>Avez-vous un permis de conduire? <i>Si vous n'en avez pas, indiquez depuis quand et pourquoi.</i></p>	<p>Oui Non Depuis : _____</p>	<p>Pourquoi : _____ _____</p>					
<p>Conduisez-vous fréquemment?</p>	<p>Pas de voiture</p>	<p>Moins d'une fois par mois</p>	<p>1 fois par mois</p>	<p>2-3 fois par mois</p>	<p>1 fois par semaine</p>	<p>2-3 fois par semaine</p>	<p>Chaque jour</p>
<p>Combien y a-t-il de voiture dans votre foyer? <i>Y compris celles qui ne vous appartiennent pas personnellement.</i></p>	<p>Aucune</p>	<p>1</p>	<p>2</p>	<p>3</p>	<p>4</p>		
<p>À quelle fréquence en moyenne faites-vous le plein d'essence pour votre voiture?</p>	<p>Pas de voiture</p>	<p>Moins d'une fois par mois</p>	<p>1 fois par mois</p>	<p>2-3 fois par mois</p>	<p>1 fois par semaine</p>	<p>Plus d'une fois par semaine</p>	
<p>À quelle fréquence prenez-vous l'autobus? <i>Indiquez les circuits : _____</i></p>	<p>Jamais</p>	<p>1 fois par mois</p>	<p>2-3 fois par mois</p>	<p>1 fois par semaine</p>	<p>2-3 fois par semaine</p>	<p>Tous les jours</p>	
<p>À quelle fréquence prenez-vous un taxi?</p>	<p>Jamais</p>	<p>1 fois par mois</p>	<p>2-3 fois par mois</p>	<p>1 fois par semaine</p>	<p>2-3 fois par semaine</p>	<p>Tous les jours</p>	

Prenez-vous des marches dans votre quartier?						
<i>En été :</i>	Jamais	1 fois par mois	2-3 fois par mois	1 fois par semaine	2-3 fois par semaine	Tous les jours
<i>En hiver :</i>	Jamais	1 fois par mois	2-3 fois par mois	1 fois par semaine	2-3 fois par semaine	Tous les jours
<i>Le jour :</i>	Jamais	1 fois par mois	2-3 fois par mois	1 fois par semaine	2-3 fois par semaine	Tous les jours
<i>Le soir :</i>	Jamais	1 fois par mois	2-3 fois par mois	1 fois par semaine	2-3 fois par semaine	Tous les jours
À quelle fréquence utilisez-vous des services de livraison pour les services suivants?						
1) <i>Épicerie :</i>	Jamais	1 fois par mois	2-3 fois par mois	1 fois par semaine	2-3 fois par semaine	Tous les jours
2) <i>Pharmacie :</i>	Jamais	1 fois par mois	2-3 fois par mois	1 fois par semaine	2-3 fois par semaine	Tous les jours
3) <i>Restaurant :</i>	Jamais	1 fois par mois	2-3 fois par mois	1 fois par semaine	2-3 fois par semaine	Tous les jours
4) <i>Autres : _____</i>	Jamais	1 fois par mois	2-3 fois par mois	1 fois par semaine	2-3 fois par semaine	Tous les jours
5) <i>Autres : _____</i>	Jamais	1 fois par mois	2-3 fois par mois	1 fois par semaine	2-3 fois par semaine	Tous les jours

3 - Vos déplacements typiques :

Dans cette section, inscrivez les commerces et les services que vous fréquentez habituellement. Pour chacune des catégories, inscrivez **TOUS** les lieux que vous visitez, même ceux fréquentés une seule fois par année :

- ✓ *Inscrivez le nom de l'établissement ainsi que l'intersection où il se trouve (par exemple, pour une épicerie : Provigo à l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère).*
- ✓ *Indiquez la fréquence de vos visites et le mode de transport que vous utilisez pour vous y rendre.*
- ✓ *Écrivez en quelques mots pourquoi vous fréquentez cet endroit.*

Commerces et services	Vos lieux de consommation en 2006			
	Nom de l'établissement et intersection	Fréquence	Moyen de transport	Pourquoi cet établissement?
Épicerie		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		

Commerces et services	Vos lieux de consommation en 2006			
	Nom de l'établissement et intersection	Fréquence	Moyen de transport	Pourquoi cet établissement?
Pharmacie		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
Quincaillerie		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		

Commerces et services	Vos lieux de consommation en 2006			
	Nom de l'établissement et intersection	Fréquence	Moyen de transport	Pourquoi cet établissement?
Clinique médicale		<i>Par année :</i>		
		<i>Par année :</i>		
		<i>Par année :</i>		
		<i>Par année :</i>		
Station service		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
Banque		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		

Commerces et services	Vos lieux de consommation en 2006			
	Nom de l'établissement et intersection	Fréquence	Moyen de transport	Pourquoi cet établissement?
Guichet automatique		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
Centre d'achat		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		
		<i>Par semaine :</i>		

Commerces et services	Vos lieux de consommation en 2006			
	Nom de l'établissement et intersection	Fréquence	Moyen de transport	Pourquoi cet établissement?
Église		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
		<i>Par mois :</i>		
Autres				

4 - Vos aspirations et préférences résidentielles :

Dans cette section, nous voulons en apprendre sur vos plans d'avenir quant à votre lieu de résidence. Répondez aux questions qui suivent en quelques mots.

Avez-vous l'intention de déménager à plus ou moins long terme?	
Quel attrait a pour vous la formule condominium?	
Pour quelles raisons vous accepteriez d'être locataire?	

5 - Votre santé et votre autonomie :

Nous aimerions en apprendre davantage sur votre vie quotidienne et celles de votre conjoint, le cas échéant. Résumez en quelques mots ou encerclez votre réponse.

Depuis 1999, est-ce que des problèmes de santé vous obligent, vous ou votre conjoint, à limiter vos activités?	Vous :	Non	Oui
	Votre conjoint : <i>Ne s'applique pas ()</i>	Non	Oui
Commentaires : _____			
Depuis 1999, est-ce que des problèmes de santé vous obligent, vous ou votre conjoint, à rester plus à la maison?	Vous :	Non	Oui
	Votre conjoint : <i>Ne s'applique pas ()</i>	Non	Oui
Commentaires : _____			
Depuis 1999, avez-vous, vous ou votre conjoint, besoin de quelqu'un pour vous aider régulièrement?	Vous :	Non	Oui
	Votre conjoint : <i>Ne s'applique pas ()</i>	Non	Oui
Commentaires : _____			

Depuis 1999, utilisez-vous régulièrement, vous ou votre conjoint, une canne, une marchette ou un fauteuil roulant pour vous déplacer?

Vous :	Non	Oui
Votre conjoint : <i>Ne s'applique pas ()</i>	Non	Oui

Commentaires : _____

Pouvez-vous compter sur une personne qui vous est proche en cas de besoin?

Non	Oui
-----	-----

Est-ce la même personne depuis 1999 :

Non	Oui
-----	-----

Indiquez votre lien avec cette personne (enfant, parenté, ami, voisin, etc.) : _____

Avez-vous aménagé votre domicile pour améliorer votre autonomie ou celle de votre conjoint, le cas échéant?

Éclairage la nuit	Non	Oui
Tapis antidérapant (baignoire ou escalier)	Non	Oui
Barres dans la salle de bain	Non	Oui
Poignées de porte et robinets	Non	Oui
Système d'alarme en cas de malaise	Non	Oui
Autres : _____	Non	Oui
Autres : _____	Non	Oui

Commentaires : _____

6 – Les services que vous utilisez :

Nous aimerions en apprendre davantage sur certains services que vous recevez dans votre vie de tous les jours. Résumez en quelques mots ou encerclez votre réponse.

✓ Depuis 1999, faites-vous appel à de l'aide ou du support pour :

1) Vos déplacements dans votre quartier et la ville	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
2) Votre entretien extérieur				
Gazon	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
Ramassage des feuilles	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
Déneigement	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
Autres (précisez) : _____	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
Autres (précisez) : _____	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
3) Votre entretien intérieur				
Ménage	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
Rénovation	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
Autres (précisez) : _____	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
Autres (précisez) : _____	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
4) Votre préparation des repas	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
5) Vos soins de santé	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____
6) Vos soins d'hygiène corporelle	Non	Oui	Source : _____	Fréquence : _____

7 - Renseignements sur vous et votre famille :

Pour terminer, nous avons besoin de comparer la taille et la composition de votre famille avec celle de 1999.

- ✓ **Qui habite dans votre foyer *en permanence*?** Encerclez s'il s'agit d'un homme ou d'une femme, inscrivez l'âge et indiquez votre lien (par exemple : conjoint, enfant, frère, sœur, ami, locataire, etc.).

Homme	Femme	Age : _____	Lien de parenté : _____
Homme	Femme	Age : _____	Lien de parenté : _____
Homme	Femme	Age : _____	Lien de parenté : _____
Homme	Femme	Age : _____	Lien de parenté : _____
Homme	Femme	Age : _____	Lien de parenté : _____

Nous vous remercions d'avoir répondu à nos questions. Soyez assuré que toutes les informations que vous nous avez fournies seront traitées de manière entièrement confidentielle.

Pour approfondir les thèmes qui viennent d'être abordés, nous effectuerons des entrevues en personne, comme celles à laquelle vous avez participé en 1999. Votre collaboration à de nouveaux entretiens serait grandement appréciée. Indiquez-nous votre intérêt en ce sens.

Je suis intéressé à participer à des entrevues qui se dérouleraient à mon domicile au moment de mon choix? Non Oui Indiquez quel est le meilleur moment pour vous contacter : _____

Veillez utiliser l'enveloppe prépayée pour nous retourner le questionnaire, ou contactez-nous au 656-2131 poste 3602 si vous désirez que nous allions chercher le document directement à votre domicile.

Annexe III – Formulaire de consentement

Vieillir en banlieue, entre la maison et le quartier :

Étude longitudinale de la mobilité territoriale quotidienne des aînés de banlieue et de ses rapports avec la mobilité résidentielle

École d'architecture



Formulaire de consentement

C'est en tant que résident de la banlieue, et collaborateur aux travaux du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) de l'École d'architecture de l'Université Laval à l'été 1999, que vous avez été sollicité pour participer à une recherche sur votre situation résidentielle et vos déplacements quotidiens. Il s'agit d'une étude de doctorat qui s'inscrit dans la poursuite des travaux du GIRBa sur la région de Québec. Afin que vous acceptiez de collaborer dans la plus grande liberté, nous vous faisons part du contenu des entretiens qui suivront.

Nous nous intéressons à vos déplacements typiques dans votre quartier et la ville, mais aussi à ce que signifie ces déplacements dans votre quotidien. Nous souhaitons également vérifier si vos aspirations résidentielles ont évolué ces 6 dernières années. Comme vous, toutes les personnes qui étaient âgées de plus de 55 ans lors des entretiens de 1999 sont invitées à participer à cette étude et à rediscuter plusieurs thèmes abordés en 1999.

Pour ce faire, nous avons prévu deux entrevues et la constitution d'un journal de bord. Durant la première entrevue, nous vous poserons des questions sur votre maison et votre quartier, sur ce que vous pensez de la ville et de la banlieue, sur votre attachement à votre maison et à votre quartier ainsi que sur vos projets résidentiels pour les prochaines années. Nous vous donnerons ensuite un journal de bord où vous indiquerez vos déplacements et activités pendant une semaine. Environ une semaine plus tard, dans une deuxième entrevue, nous vous poserons des questions sur vos déplacements et les difficultés que vous aurez rencontrées, sur vos habitudes de consommation et vos loisirs, sur votre vie quotidienne, sur votre emploi du temps ainsi que celui des membres de votre famille.

Pour nous permettre de mieux prendre en compte vos opinions, je souhaiterais enregistrer les discussions. Il va de soi que toute l'information que vous fournirez durant cette entrevue demeurera strictement confidentielle. Ces nouvelles données, tout comme celles de 1999, seront conservées dans un classeur verrouillé. Seuls moi et ma directrice y auront accès. Ces données seront d'abord utilisées pour faire mon doctorat, elles pourront aussi me permettre de mener des recherches ultérieures. En aucun cas, votre nom ou votre adresse ne seront divulgués ou associés à des propos particuliers. Advenant le cas où certaines questions faisant référence à des événements sensibles de votre vie vous indisposent, vous serez toujours libre de ne pas y répondre. Vous pourrez refuser l'enregistrement et aussi de mettre fin à l'entrevue à tout moment sans que cela ne vous porte atteinte.

Si vous avez des questions, vous pouvez communiquer avec moi ou ma directrice de thèse aux adresses suivantes : Monsieur Sébastien Lord ou Madame Carole Després, École d'architecture, Université Laval, Québec G1K 7P4, ou aux numéros de téléphone ci-dessous.

Si vous avez des plaintes ou des critiques sur la façon dont l'entrevue s'est déroulée, vous pouvez contacter l'Ombudsman de l'Université Laval au numéro de téléphone suivant : 656-2131 poste 3081.

Sébastien Lord, doctorant : 656-2131 (3602)

Carole Després, professeure : 656-2131 (3707)

J'ai pris connaissance du contenu de cette entrevue et c'est volontairement que,

J'accepte d'y participer :

oui ___ non ___

J'accepte que l'entrevue soit enregistrée :

oui ___ non ___

Nom du participant-e

Signature

Date

Sébastien Lord, interviewer

Signature

Date

(Recherche approuvée par le Comité d'éthique en recherche de l'Université Laval, no2005-237, 14 décembre 2005)

Copie de l'interviewer

Vieillir en banlieue, entre la maison et le quartier :

Étude longitudinale de la mobilité territoriale quotidienne des aînés de banlieue et de ses rapports avec la mobilité résidentielle

École d'architecture



Formulaire de consentement

C'est en tant que résident de la banlieue et collaborateur aux travaux du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) de l'École d'architecture de l'Université Laval à l'été 1999 que vous avez été sollicité pour participer à une recherche sur votre situation résidentielle et vos déplacements quotidiens. Il s'agit d'une étude de doctorat qui s'inscrit dans la poursuite des travaux du GIRBa sur la région de Québec. Afin que vous acceptiez de collaborer dans la plus grande liberté, nous vous faisons part du contenu des entretiens qui suivront.

Nous nous intéressons à vos déplacements typiques dans votre quartier et la ville, mais aussi à ce que signifie ces déplacements dans votre quotidien. Nous souhaitons également vérifier si vos aspirations résidentielles ont évolué ces 6 dernières années. Comme vous, toutes les personnes qui étaient âgées de plus de 55 ans lors des entretiens de 1999 sont invitées à participer à cette étude et à rediscuter plusieurs thèmes abordés en 1999.

Pour ce faire, nous avons prévu deux entrevues et la constitution d'un journal de bord. Durant la première entrevue, nous vous poserons des questions sur votre maison et votre quartier, sur ce que vous pensez de la ville et de la banlieue, sur votre attachement à votre maison et à votre quartier ainsi que sur vos projets résidentiels pour les prochaines années. Nous vous donnerons ensuite un journal de bord où vous indiquerez vos déplacements et activités pendant une semaine. Environ une semaine plus tard, dans une deuxième entrevue, nous vous poserons des questions sur vos déplacements et les difficultés que vous aurez rencontrées, sur vos habitudes de consommation et vos loisirs, sur votre vie quotidienne, sur votre emploi du temps ainsi que celui des membres de votre famille.

Pour nous permettre de mieux prendre en compte vos opinions, je souhaiterais enregistrer les discussions. Il va de soi que toute l'information que vous fournirez durant cette entrevue demeurera strictement confidentielle. Ces nouvelles données, tout comme celles de 1999, seront conservées dans un classeur verrouillé. Seuls moi et ma directrice y auront accès. Ces données seront d'abord utilisées pour faire mon doctorat, elles pourront aussi me permettre de mener des recherches ultérieures. En aucun cas, votre nom ou votre adresse ne seront divulgués ou associés à des propos particuliers. Advenant le cas où des questions faisant référence à des événements sensibles de votre vie vous indisposent, vous serez toujours libre de ne pas y répondre. Vous pourrez refuser l'enregistrement et aussi de mettre fin à l'entrevue à tout moment sans que cela ne vous porte atteinte.

Si vous avez des questions, vous pouvez communiquer avec moi ou ma directrice de thèse aux adresses suivantes : Monsieur Sébastien Lord ou Madame Carole Després, École d'architecture, Université Laval, Québec G1K 7P4, ou aux numéros de téléphone ci-dessous.

Si vous avez des plaintes ou des critiques sur la façon dont l'entrevue s'est déroulée, vous pouvez contacter l'Ombudsman de l'Université Laval au numéro de téléphone suivant : 656-2131 poste 3081.

Sébastien Lord, doctorant : 656-2131 (3602)

Carole Després, professeure : 656-2131 (3707)

J'ai pris connaissance du contenu de cette entrevue et c'est volontairement que,

J'accepte d'y participer :

oui ___ non ___

J'accepte que l'entrevue soit enregistrée :

oui ___ non ___

Nom du participant-e

Signature

Date

Sébastien Lord, interviewer

Signature

Date

(Recherche approuvée par le Comité d'éthique en recherche de l'Université Laval, no2005-237, 14 décembre 2005)

Copie du participant

Annexe IV – Questionnaire no1

Vieillir en banlieue, retour sur une enquête menée à l'été 1999

Suivi auprès de propriétaires de bungalows de leur habitudes de déplacements dans la ville et le quartier et de leurs projets résidentiels

École d'architecture



Entretien – Situation résidentielle

1. Introduction

Bonjour, nous commençons l'entrevue avec des questions sur votre situation résidentielle.

2. Situation et aspirations résidentielles :

En 1999 nous vous avons demandé si vous aviez l'intention de déménager à plus ou moins long terme.

[Si le répondant a déménagé, allez à 2.2]

2.1. Vous habitez encore votre bungalow où nous vous avons rencontré en 1999,

2.1.1. En 1999, vous n'aviez pas l'intention de déménager,

[Si oui, aller à la question 2.1.2]

2.1.1.1. Avez-vous eu, ces 5 dernières années, l'envie ou l'intention de déménager?

2.1.1.2. Vous ne l'avez-vous pas fait, pourquoi?

2.1.2. En 1999, vous aviez l'intention de déménager,

2.1.2.1. Avez-vous toujours l'envie ou l'intention de déménager?

Répondant: _____

Date: _____

Page 1 de 12

2.1.3. Avez-vous commencé à planifier votre avenir résidentiel?

2.1.3.1. Si oui, qu'est-ce que vous avez fait pour cela?

[Le répondant n'étant pas déménagé, passer à la question 2.3]

2.2. Vous n'habitez plus votre bungalow où nous vous avons rencontré en 1999,

2.2.1. Est-ce le seul déménagement depuis les cinq dernières années?

[Si oui, allez à 2.2.2]

2.2.1.1. Voulez-vous me décrire votre (vos) logement(s) précédent(s).

2.2.2. Pour quelles raisons vous avez choisi de vivre ici?

[Si le répondant envisageait de déménager, aller à 2.2.4]

2.2.3. Vous nous aviez dit en 1999 ne pas avoir le goût de déménager, pourtant vous l'avez fait,

2.2.3.1. Est-ce que vous vous rappelez ce qui a motivé votre décision de quitter votre bungalow?

2.2.3.2. Combien de temps avez-vous pris pour vous réfléchir et vous décidez?

[Passer à la question 2.2.5]

2.2.4. Vous nous aviez dit en 1999 avoir le goût de déménager, et vous l'avez fait,

2.2.4.1. Est-ce que vous vous rappelez si tout s'est passé comme vous l'aviez prévu?

2.2.5. En regardant en arrière, vous souvenez-vous comment vous aviez vécu votre déménagement?

2.2.5.1. Par quels genres d'émotions étiez-vous passé?

2.2.5.2. Quelles craintes ou inquiétudes vous aviez à l'époque?

2.2.5.3. Au bout du compte, est ce vous faites un bilan négatif ou positif de votre nouvelle situation?

2.2.6. Est-ce que maintenant vous pensez re-déménager à plus ou moins long terme? Pourquoi?

2.3. Est-ce que vous avez déjà discuté de la question d'un éventuel déménagement avec vos enfants (ou des proches)?

Répondant: _____

Date: _____

Page 3 de 12

[Si non, passer à la question 2.4]

2.3.1. Quel était leur point de vue?

2.3.2. Ont-ils influencé votre décision?

2.4. Avez-vous des amis, des voisins ou de la parenté de votre âge ou plus âgé qui ont déménagé de leur maison?

[Si non, passer à la section 3]

2.4.1. Quels endroits ont-ils choisi ?

2.4.2. Savez-vous pourquoi ils ont fait ce choix?

2.4.3. Qu'est-ce que vous pensez de leur décision de déménager et du lieu qu'ils ont choisi?

3. Vie quotidienne et ressources :

Nous continuons l'entrevue avec des questions sur votre vie quotidienne et les ressources que vous utilisez dans votre quotidien.

3.1. Quelles tâches trouvez vous plus difficile à réaliser avec les années et pourquoi?

3.2. Dans le questionnaire postal, vous indiquez que des proches vous rendent des services,

[Si oui, énoncer rapidement au répondant les services mentionnés et la fréquence d'usage]

[Si non, passer à la question 3.3]

Répondant _____

Date: _____

Page 4 de 12

3.2.1. Est-ce que vous vous rappelez depuis quand ces personnes vous aident?

3.2.2. Est-ce que ce serait difficile pour vous de vivre sans ces services aujourd'hui?

3.3. Dans le questionnaire postal, vous indiquez payer pour des services sur une base régulière (journalière, saisonnière, etc.),

[Si oui, énoncer rapidement au répondant les services mentionnés et la fréquence d'usage]

[Si non, passez à la question 3.4]

3.3.1. Est-ce que vous vous rappelez depuis quand vous faites appel à ces services?

3.3.2. Est-ce que ce serait difficile pour vous de vivre sans ces services aujourd'hui?

3.4. Dans le questionnaire postal nous vous questionnons sur des services comme ceux des CLSC ou d'autres organismes communautaires,

[Si aucun service mentionné, passer à la question 3.4.2]

3.4.1. Vous indiquez faire appel à ce genre d'organismes,

[Si oui, énoncer rapidement les services mentionnés et la fréquence d'usage]

3.4.1.1. Est-ce que vous vous rappelez depuis quand vous faites appel à ces services?

3.4.1.2. Qu'est-ce que vous en pensez des services et des organismes qui les donnent?

3.4.2. Vous indiquez ne pas faire appel à ce genre d'organismes,

3.4.2.1. Est-ce que vous connaissez et/ou utilisez des services comme ceux des CLSC ou d'autres organismes communautaires? Lesquels?

3.5. Est-ce qu'il y a des services que vous aimeriez recevoir et auxquels vous n'avez pas accès Pourquoi?

4. Vie quotidienne et habitation :

Nous poursuivons ici l'entrevue avec des questions sur votre vie quotidienne dans votre domicile.

4.1. Est-ce qu'il y a des pièces de votre propriété, ou des espaces extérieurs, que vous n'utilisez plus ou moins?

[Si non, passez à la question 4.2]

4.1.1. Est-ce que vous vous rappelez depuis quand?

4.1.2. Est-ce que les activités associées à ces espaces vous manquent?

4.2. Dans le questionnaire postal nous vous questionnions sur des modifications faites à votre domicile pour améliorer votre autonomie,

[Si aucune modification mentionnée, passer à la question 4.3]

4.2.1. Vous indiquez avoir fait certaines modifications,

[Énoncer rapidement les modifications mentionnées]

4.2.1.1. Est-ce que ces changements ont amélioré votre vie de tous les jours?

4.3. Si vous n'avez pas de contraintes financières, quelles sont les rénovations que vous apporteriez à votre domicile? Pourquoi?

5. Vie dans la maison et le quartier :

Pour cette cinquième partie, je vous proposerai quelque mise en situation et je vous demanderai de les commenter rapidement.

5.1. Avec les années qui s'accumulent, les habitudes [la routine] dans la maison et le quartier changent.

Quelles habitudes et pourquoi dites-vous cela?

5.2. Je suis très actif,

5.2.1. Dans ma maison... *Pourquoi dites-vous cela?*

5.2.2. Sur mon terrain... *Pourquoi dites-vous cela?*

5.3. Je sors souvent,

5.3.1. Dans mon quartier... *Pourquoi dites-vous cela?*

5.3.2. Dans la ville... *Pourquoi dites-vous cela?*

5.4. Chez moi j'ai toute l'intimité dont j'ai besoin.

Pourquoi dites-vous cela?

5.5. Chez moi c'est un lieu auquel je suis attaché.

Pourquoi dites-vous cela?

5.6. Dans mon domicile je me sens en sécurité.*Pourquoi dites-vous cela?***5.7. Dans mon quartier je me sens en sécurité.***Pourquoi dites-vous cela?***5.8. Chez moi il y a des moments où je me sens isolé.***En quelle occasion et pourquoi dites-vous cela?*

5.8.1. Qu'est-ce que vous faites dans ces cas?

6. Représentations de la ville et de la vieillesse :

Dans cette avant-dernière section nous aborderons les représentations de la ville et de la vieillesse.

6.1. J'aimerais que vous m'énonciez, lorsque que je vous dirai un mot, et sans vraiment y réfléchir, les trois premiers mots [ou idées] qui vous viennent à l'esprit. Si je vous dis [voir plus bas], à quoi cela vous fait-il penser?

6.1.1. Banlieue :

1)	2)	3)
Commentez :		

6.1.2. Centre-ville :

1)	2)	3)
Commentez :		

6.1.3. Déménagement :

1)	2)	3)
Commentez :		

6.1.4. Retraite :

1)	2)	3)
Commentez :		

6.1.5. Vieillir :

1)	2)	3)
Commentez :		

6.1.6. Personne âgée :

1)	2)	3)
Commentez :		

6.1.7. Résidence pour aînés avec services :

1)	2)	3)
Commentez :		

7. Préférences résidentielles :

Nous terminons l'entrevue avec des questions sur vos préférences résidentielles.

7.1. Quand on vieillit, il y a des quartiers où il est plus facile de vivre qu'en banlieue?

Pourquoi dites-vous cela?

7.2. Quand on vieillit, il y a des types d'habitation mieux adaptés qu'un bungalow?

Pourquoi dites-vous cela?

7.3. Dans le questionnaire postal, nous vous questionnions sur votre ouverture à la formule de copropriété (condo)?

[Selon ouverture du répondant en 1999, répondre à l'une des quatre questions suivantes]

7.3.1. En 1999 vous étiez intéressé et c'est toujours le cas aujourd'hui, pourquoi?

7.3.2. En 1999 vous étiez intéressé et vous n'êtes plus de cet avis aujourd'hui, pourquoi?

7.3.3. En 1999 vous n'étiez pas intéressé mais aujourd'hui vous y êtes ouvert, pourquoi?

Répondant _____

Date: _____

Page 10 de 12

7.3.4. En 1999 vous n'étiez pas intéressé et vous êtes aujourd'hui toujours du même avis, pourquoi?

7.4. Dans le questionnaire postal, nous vous questionnions sur votre ouverture à louer un appartement?

[Selon ouverture du répondant en 1999, répondre à l'une des quatre questions suivantes]

7.4.1. En 1999 vous étiez intéressé et c'est toujours le cas aujourd'hui, pourquoi?

7.4.2. En 1999 vous étiez intéressé et vous n'êtes plus de cet avis aujourd'hui, pourquoi?

7.4.3. En 1999 vous n'étiez pas intéressé mais maintenant vous y êtes ouvert, pourquoi?

7.4.4. En 1999 vous n'étiez pas intéressé et vous êtes aujourd'hui toujours du même avis, pourquoi?

7.5. Connaissez-vous des résidences avec services pour personnes âgées?

[Si non, passez à la question 7.6]

7.5.1. Qu'en pensez-vous?

des prix...

de la localisation...

des services fournis...

de la clientèle...

[La prochaine question est une mise en situation, l'une de celles que nous vous avons proposées en 1999]

7.6. Vous ne pouvez plus habitez dans votre domicile actuel en raison d'une perte d'autonomie, quelle option parmi les suivantes vous choisissez? (6 choix non-exclusifs)*

1. Cohabitation avec un proche dans la résidence actuelle sans modification;
2. Cohabitation avec un proche dans la résidence actuelle avec modifications;
3. Appartement dans votre quartier;
4. Appartement dans un secteur plus central;
5. Résidence pour personnes âgées dans votre quartier;
6. Résidence pour personnes âgées dans un secteur plus central;

7. Autres : _____

Remerciements :

Je vous remercie de votre générosité et d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire. Les informations que vous nous avez fournies seront traitées avec confidentialité.

[Consignes pour le carnet de bord remis au répondant]

De manière à préparer la prochaine entrevue qui portera sur vos déplacements quotidiens, je vous remets ce carnet de bord. Ce cahier vous servira à noter vos déplacements pour les 7 prochains jours ainsi que des informations sur les circonstances dans lesquelles ils ont été effectués. Ces informations serviront de base de discussion pour le prochain entretien.

Si vous le désirez, je pourrai vous appeler à chaque jour en fin de journée entre 19h00 et 20h00 afin de faciliter la cueillette d'information et répondre à vos questions. Cet appel devrait prendre une dizaine de minutes.

Répondant _____

Date: _____

Page 12 de 12

Annexe V – Questionnaire no2

Vieillir en banlieue, retour sur une enquête menée à l'été 1999

Suivi auprès de propriétaires de bungalows de leur habitudes de déplacements dans la ville et le quartier et de leurs projets résidentiels

École d'architecture



Entretien – Déplacements quotidiens

1. Introduction

Pour cette deuxième entrevue, nous nous intéressons à vos déplacements typiques dans votre quartier et la ville. Pour débiter l'entrevue, nous aimerions d'abord savoir,

1.1. Si vous aimez faire des sorties à l'extérieur (la routine, pas les voyages)? Pourquoi?

1.2. Est-ce plus par plaisir ou par obligation que vous sortez à l'extérieur?

1.3. Quelles sont vos activités dans une journée typique et où se déroulent-elles habituellement?

1.3.1. Au lever?

1.3.2. Pendant l'avant-midi?

1.3.3. À l'heure du dîner?

1.3.4. Pendant l'après-midi?

Répondant _____

Date: _____

Page 1 de 10

1.3.5. À l'heure du souper?

1.3.6. Pendant la soirée?

2. Activités et déplacements des derniers jours (carnet de bord) :

Nous allons maintenant discuter du carnet de bord que vous avez rempli au cours de la dernière semaine.

2.1. Est-ce que vous vous rappelez avoir rencontré des difficultés dans vos déplacements de la semaine qui vient de se passer (événement exceptionnel, conflit d'horaire, température, organisation des activités)?

2.2. Est-ce que la semaine qui vient de se dérouler est une semaine typique selon vous?

2.3. Est-ce que la semaine qui vient de se dérouler aurait été différente si nous avions été l'été?

2.4. Est-ce qu'une semaine comme celle qui vient de se dérouler est différente de celles des 5 dernières années?

3. Commerces et services de proximité :

Dans cette troisième partie, nous allons discuter des commerces et services que vous utilisez dans votre quotidien.

[Selon les changements des commerces typiquement fréquentés notés par le répondant dans le questionnaire postal]

Répondant _____

Date: _____

Page 2 de 10

3.1. Pourquoi avez-vous modifié vos habitudes dans les commerces suivants :

1. Épicerie
2. Pharmacie
3. Quincaillerie
4. Clinique médicale
5. Banque
6. Guichet automatique
7. Station-service
8. Centre d'achat
9. Église
10. Autre

3.2. Est-ce que vous pensez qu'il y a suffisamment de commerces et de services à proximité dans votre quartier.

Pourquoi dites-vous cela?

4. Habitudes de déplacement et ouverture face aux moyens de transport en banlieue :

Nous voulons maintenant discuter de vos habitudes de déplacement dans votre quartier et la ville et de l'importance de la voiture dans votre quotidien.

4.1. Vous nous avez dit dans le questionnaire postal que vous conduisez.

[Si le répondant ne conduit plus, passez à la question 4.2]

4.1.1. Est-ce que vous aimez conduire? Pourquoi?

4.1.2. Sortez-vous en voiture autant qu'il y a 5 ans?

4.1.3. Qu'est-ce qui vous empêche de sortir en voiture?

4.1.4. Considérez-vous faire trop de sorties en voiture (utilisez trop votre voiture)?

4.1.5. Est-ce qu'il existe des lieux ou des circonstances dans lesquels vous n'aimez pas conduire?

1. Rues, boulevard?
2. Centre-ville?
3. Commerces de grande surface?
4. Heures ou occasions?
5. Météo, intempéries
6. Ponts
7. Longue distance
8. Autres : _____

[La prochaine question est une mise en situation, l'une de celles que nous vous avons proposées en 1999]

4.1.6. Vous ne pouvez plus conduire, quelles options parmi les suivantes vous choisissez et pourquoi?

1. Vous prenez l'autobus;
2. Vous prenez le taxi;
3. Vous déménagez dans un quartier plus central;
4. Vous prenez un chauffeur;
5. Quelqu'un vous reconduit;
6. Vous faites du covoiturage;
7. Vous marchez;
8. Autres : _____

4.2. Vous nous avez dit dans le questionnaire postal que vous ne conduisez plus,

4.2.1. Est-ce que aimiez conduire?

4.2.2. Quelles sont les personnes et les services auxquels vous faites maintenant appel pour vous déplacements?

4.2.3. Est-ce que vous faites moins de sorties depuis?

4.2.4. Qu'est-ce qui a le plus changé dans votre vie (depuis que vous ne conduisez plus)?

4.2.5. Est-ce qu'il y a des activités ou des lieux qui vous sont depuis inaccessibles?

4.2.6. Que faites-vous pour remplacer les activités que vous ne faites plus (depuis que vous ne conduisez plus)?

4.3. Fréquentez-vous les magasins-entrepôts comme Club Price ou Réno-Dépôt?

[Si non, passez à la question 4.3.2]

4.3.1. Que recherchez-vous dans des établissements?

4.3.2. Pourquoi vous n'allez pas dans ces établissements?

4.4. Connaissez-vous le numéro des circuits d'autobus qui passent dans votre quartier, si oui lesquels?

4.4.1. Vous nous avez dit dans le questionnaire postal que vous preniez (ou pas) l'autobus, pourquoi?

4.4.2. Quel est le principal obstacle que vous voyez dans l'utilisation du transport en commun dans votre quartier?

1. Horaire
2. Fréquence
3. Qualité du service
4. Conditions d'attente
5. Monter/descendre du véhicule
6. Clientèle
7. Coûts
8. Distances pour se rendre à l'arrêt
9. Places assise dans l'autobus
10. Temps pour effectuer un trajet
11. Autres : _____

4.4.3. A quelle intersection est l'arrêt d'autobus le plus proche de votre domicile ?

5. Représentations des moyens de transport et de la mobilité :

Nous voulons maintenant discuter de vos représentations des moyens de transport et de la mobilité, de ce que cela signifie dans votre quotidien.

5.1. J'aimerais que vous m'énonciez, lorsque que je vous dirai un mot, et sans vraiment y réfléchir, les trois premiers mots [ou idées] qui vous viennent à l'esprit. Si je vous dis [voir plus bas], à quoi cela vous fait-il penser? :

5.1.1. Automobile :

1)	2)	3)
Commentez :		

5.1.2. Autobus :

1)	2)	3)
Commentez :		

5.1.3. Taxi :

1)	2)	3)
Commentez :		

5.1.4. Autoroute :

1)	2)	3)
Commentez :		

5.1.5. Boulevard :

1)	2)	3)
Commentez :		

5.2. Commentez les affirmations suivantes en nous disant ce que vous en pensez et pourquoi.*[Si je vous dis :...]*

5.2.1. Choisir de vieillir en banlieue sans voiture, *[dans un quartier comme ici]*, c'est accepter une diminution de sa qualité de vie.

5.2.2. Je préfère ne pas sortir de la maison plutôt que demander un service à quelqu'un ou à un organisme pour mes déplacements.

5.2.3. La voiture constitue le meilleur moyen de transport lorsque l'on vieillit.

5.2.4. La conduite automobile devient plus difficile lorsque l'on vieillit.

5.2.5. Je préfère ne pas sortir pendant les heures de pointe.

5.2.6. Mon conjoint, ou mes enfants, mon déjà souligné aimer mieux que je n'utilise pas ma voiture.

5.3. Qu'est-ce qui vous préoccupe le plus lorsque vous vous déplacez, que ce soit en voiture ou de toute autre façon ?

1. Distance
2. Heure
3. Planification des horaires
4. Accompagnement
5. Autre : _____

6. Vos habitudes et lieux de socialisation :

Nous terminerons l'entrevue avec des questions sur vos habitudes de socialisation et sur les principaux lieux où vous rencontrez des membres de votre famille, des amis ou des proches.

6.1. Est-ce que vous recevez souvent des gens à la maison?

6.1.1. Si oui qui et pour quelles occasions? Précisez.

6.2. Est-ce que des membres de votre famille habitent dans le voisinage?

6.2.1. Est-ce que vous les rencontrez souvent? Précisez.

6.2.2. À quelles occasions et où? Précisez.

6.3. Quels sont les lieux, autres que votre domicile, où vous rencontrez des gens régulièrement?

1. Au restaurant?
2. Au cinéma?

6.3.1. Où et qui?

6.4. Est-ce que vous aimez aller au Festival d'été ou au Carnaval?

- 6.4.1. Dans les foules?

6.5. Est-ce que vous aimez parler au téléphone [*parlez-vous beaucoup au téléphone?*]**Remerciements :**

Nous vous remercions de votre générosité et d'avoir pris le temps de répondre à nos trois questionnaires, et au carnet de bord. Votre collaboration est d'une valeur inestimable pour nos travaux de recherche sur les banlieues. Soyez assuré que les informations que vous nous avez fournies seront traitées avec confidentialité.

Annexe VI – Carnet de bord

Vieillir en banlieue, retour sur une enquête menée à l'été 1999

Suivi auprès de propriétaires de bungalows de leur habitudes de déplacements dans la ville et le quartier et de leurs projets résidentiels

École d'architecture



Carnet de bord

Du : _____

Au : _____

Répondant : _____

Page 1 de 22

Vos déplacements du LUNDI – Date : _____

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 2 de 22

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 4 de 22

Vos déplacements du MARDI – Date : _____

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 6 de 22

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 7 de 22

Vos déplacements du MERCREDI – Date : _____

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 9 de 22

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 10 de 22

Vos déplacements du JEUDI – Date : _____

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 11 de 22

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 13 de 22

Vos déplacements du VENDREDI – Date : _____

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 14 de 22

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 15 de 22

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 16 de 22

Vos déplacements du SAMEDI – Date : _____

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 17 de 22

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 18 de 22

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 19 de 22

Vos déplacements du DIMANCHE – Date : _____

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 20 de 22

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____

Page 21 de 22

Raison du déplacement effectué	Lieu(x) de destination	Durée	Le déplacement était-il planifié?	Mode de transport utilisé	Personnes qui vous accompagnaient pendant l'activité	Trajet que vous avez emprunté	Commentaires
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		
		De : _____ A : _____	Oui Non	() : Ne s'applique pas () : Auto (conducteur) () : Auto (passager) () : Autobus () : Taxi () : Marche Autres : _____	() : Ne s'applique pas () : Aucune personne () : Conjoint(e) () : Enfant(s) () : De la parenté () : Ami(s) Autres : _____		

Répondant : _____