

LENTEUR ET IMMOBILITE, UN POTENTIEL POUR LES PERSONNES AGEES PAUVRES DE RECIFE (BRESIL) ?

PAMELA QUIROGA

Laboratoire ESO-Rennes, Université Rennes 2

Géographie sociale

quirogapamela@hotmail.com

Résumé

De nombreuses études qui se penchent sur les mobilités quotidiennes postulent que l'inclusion socio-spatiale des individus dépendrait de leur capacité à se rendre mobile sur le territoire. Si les mobilités et les vitesses ont ainsi été longtemps valorisées, leurs limites tendent aujourd'hui à faire l'objet des travaux plus récents qui remettent en question leurs effets positifs sur les individus et l'espace. Cet article propose ainsi d'observer les pratiques de mobilité réduite des personnes âgées pauvres de la ville de Recife, principalement caractérisées par de faibles vitesses à travers les déplacements pédestres, qui ne sont pas uniquement le résultat d'un cumul de contraintes vécues au quotidien mais qui reflètent souvent une réelle volonté de réduire les déplacements contraignants. Pouvoir rester dans le logement ou dans le quartier de résidence représente souvent pour les personnes âgées un moyen de maintenir ou d'améliorer leur qualité de vie. Les formes « d'immobilité » observées révèlent ainsi des inégalités entre individus lorsque ceux-ci ne disposent pas des mêmes ressources pour réduire leurs mobilités quotidiennes.

Abstract

Several studies concerned with daily mobilities in the city postulate that the socio-spatial inclusion of inhabitants depends on the ability of individuals to make themselves mobile in the territory and on their access to different means of transport. While mobilities and speeds have long been valued, some recent research expose their limits today and tend to challenge their positive effects on individuals and space. This article proposes and observes reduced mobilities of elderly poor of the city of Recife, characterized by low speed through trips on foot, which are not the only result of a combination of constraints but often reflect a genuine desire to reduce constraining movements. To stay in the house or in the neighborhood is often a way, to the elderly people, to maintain or improve their quality of life. The forms of "immobility" observed reveal inequalities between individuals when they do not have the same resources to reduce their daily mobilities.

Introduction

Couramment insérées dans l'étude des ségrégations spatiales et des inégalités, les mobilités ont souvent été appréhendées comme une norme sociale (Le Breton, 2005), voire un quasi-droit social (Amar, 2010). De ce point de vue, une valeur essentiellement positive se rattache à la mobilité, qui serait en quelque sorte « *un moyen d'acquérir de la liberté à l'intérieur des contraintes socio-spatiales dans lesquelles chaque individu s'inscrit* » (Ramadier, 2006 :14). Ainsi, avoir accès à la mobilité serait un moyen de s'affranchir des formes d'exclusions créées par la ségrégation socio-résidentielle (Bacqué, Fol, 2007) et à l'opposé, une relative « immobilité » des populations, notamment les plus modestes, pourrait les priver d'une mobilité sociale et les exposer à des risques d'isolement (Fol, 2010 ; Le Breton, 2005).

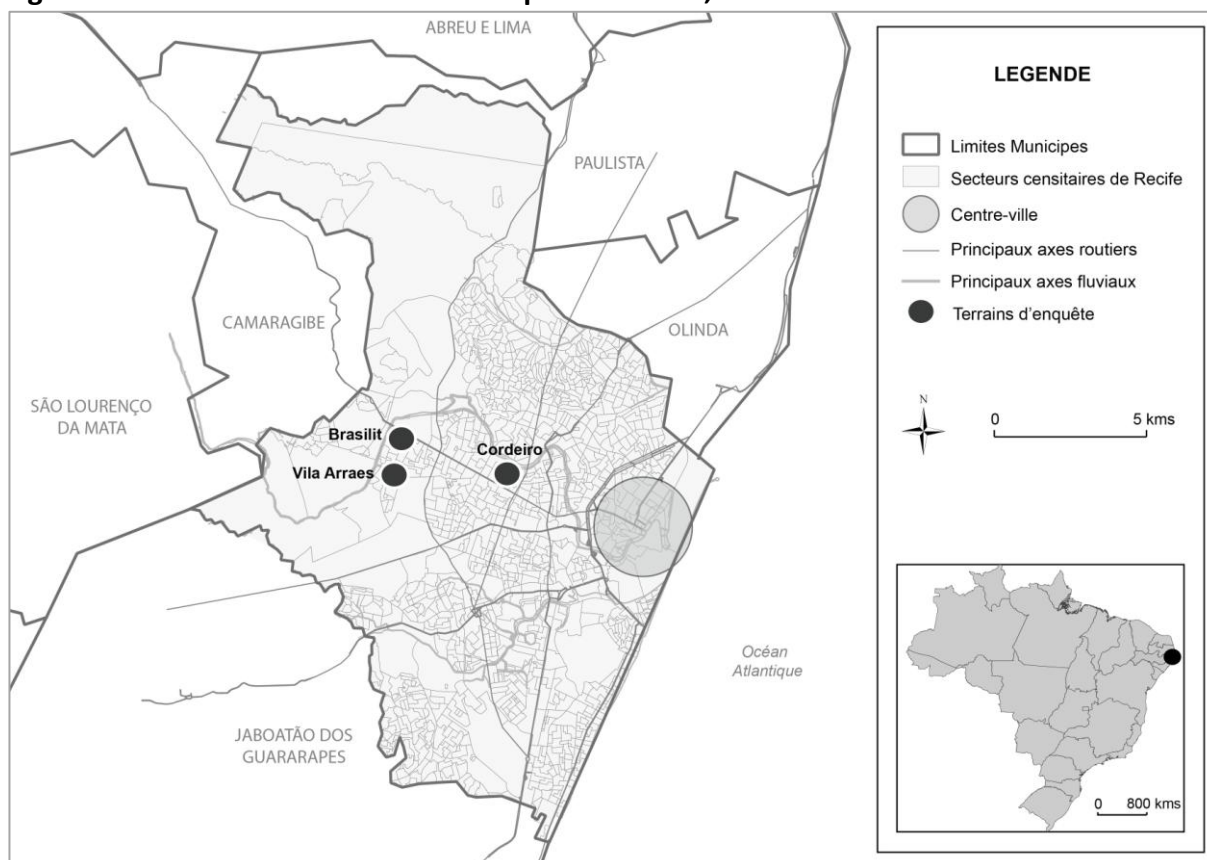
Dans un contexte latino-américain, où l'étalement urbain et la dynamique réticulaire des villes ne cessent de se développer, l'augmentation des vitesses est de plus en plus recherchée et la mobilité est désormais appréhendée comme une ressource. Pourtant, les villes latino-américaines se confrontent à de nombreux problèmes liés aux inégalités socio-spatiales, aux ségrégations, à une spécialisation importante des espaces et aux embouteillages qui compromettent l'accès aux mobilités d'une partie de la population. En ce sens, si les populations aisées réalisent des mobilités plus complexes et plus importantes et disposent de moyens de transport modernes qui facilitent les déplacements, les plus démunis, en revanche, éprouvent davantage de difficultés à se mouvoir dans l'espace en raison d'un accès limité aux différents modes de transport, conjugué à un éloignement souvent important entre le lieu de résidence et les différentes ressources de la ville. Ces derniers sont alors contraints de réaliser des déplacements longs et pénibles lorsqu'ils dépendent de l'offre de transports collectifs des villes (Dureau, Gouëset, 2010). Les difficultés éprouvées lors des déplacements conduisent progressivement une partie des habitants à réduire leurs mobilités quotidiennes.

Pourtant, renoncer à se mouvoir sur l'ensemble de l'espace urbain et réduire ses vitesses quotidiennes en privilégiant la marche à pied par exemple, n'engendre pas nécessairement une détérioration des conditions de vie des habitants. C'est ce que nous avons pu constater en observant les mobilités quotidiennes des personnes âgées des quartiers populaires de Recife, ville du Nordeste brésilien, dans le cadre d'un travail de thèse réalisé entre 2010 et 2014 (Quiroga, 2014). Les résultats de l'étude nous montrent qu'au-delà des contraintes liées au processus de vieillissement et à la pauvreté qui assignent certains habitants à demeurer dans des espaces réduits, d'autres semblent opter pour une limitation délibérée de leurs sorties et voient dans ces pratiques un moyen d'améliorer leur qualité de vie. La lenteur fait ici partie intégrante du quotidien de ces personnes âgées qui, en se déplaçant principalement à pied, cherchent à s'investir dans l'environnement immédiat du domicile. Nous nous intéresserons dans cet article aux personnes âgées qui privilégient les mobilités réduites en présentant leurs modes de vie, leurs tactiques mises en place et notamment les conséquences de ses pratiques dans leur qualité de vie.

Les terrains d'étude et l'échantillon de l'enquête

Trois zones pauvres de la ville de Recife ont fait l'objet de ce travail : Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro (Figure 1). Les deux terrains d'enquête situés à l'extrémité ouest de la ville (Brasilit et Vila Arraes), dans le quartier Varzea, sont des zones informelles auto-construites classées « aglomerados subnormais »¹, faisant partie des zones les plus défavorisées de la ville. La troisième zone d'étude est un ensemble de logements sociaux appelé « Conjunto Habitacional Cordeiro » (CHC), également située dans un quartier ouest de la ville (Cordeiro). Ce dernier accueille environ 700 familles issues d'anciennes zones pauvres du centre qui ont été éradiquées suite à un programme de relogement public. L'intérêt de ces zones d'enquêtes réside dans leur localisation péricentrale qui bénéficie d'une bonne desserte des transports collectifs et d'une présence importante de commerces et services à usage quotidien. Les habitants qui y résident sont donc moins éloignés des aménités du centre-ville, contrairement aux ménages modestes des périphéries qui éprouvent des difficultés d'accès aux mobilités et aux différentes ressources, comme l'ont observé de nombreuses études, au Nord comme au Sud (Fol, 2010, Jouffe *et al.*, 2015).

Figure 1. Localisation des terrains d'enquête – Recife, 2015



Source : P. Quiroga, 2015

¹ Il s'agit « d'ensembles constitués d'un minimum de 51 domiciles, ne bénéficiant pas ou peu des services publics essentiels, occupant ou ayant occupé, jusqu'à une période récente, un terrain de propriété privée ou publique et disposés en général de façon désordonnée et dense » (Institut Brésilien de Géographie et Statistiques - IBGE).

Au total, 51 entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès des habitants des trois zones d'enquête. L'échantillon de l'enquête se compose de 32 femmes et 19 hommes, tous âgés entre 60 et 93 ans. Les personnes enquêtées présentent de faibles revenus et bien que l'enquête ne nous permette pas de saisir avec exactitude le montant de ces revenus, aucun enquêté n'a évoqué percevoir plus du salaire minimum brésilien². Il convient de préciser que des études récentes ont montré que les personnes âgées des milieux modestes au Brésil présentaient de meilleures conditions de vie que dans la plupart des pays latino-américains (Suárez, Pescetto, 2005 ; Coutrim, 2010 ; Saad, 2004). Au Brésil, environ 85 % des 60 ans ou plus recevaient des revenus liés aux pensions, aux retraites ou à des aides sociales de l'Etat, contre moins de 50 % pour la majorité des pays de la région (Suárez, Pescetto, 2005). Ce constat se confirme dans l'échantillon de notre enquête : seules 5 personnes ne percevaient aucun revenu lié à la retraite, aux pensions ou aux aides sociales. Par ailleurs, le montant moyen des revenus des personnes âgées brésiliennes équivaut ou dépasse le revenu moyen par habitant de chaque pays (ibidem). Ces nouveaux revenus, conjugués à la diminution des dépenses quotidiennes – en raison de la décohabitation des enfants et d'une accession à la propriété quasi généralisée³ – et à un soutien fréquent de la famille, ont permis une progressive amélioration des conditions de vie des personnes âgées (Redondo, 2011 ; Saad, 2004).

Ainsi, bien que présentant a priori une double contrainte face à la mobilité, liée au vieillissement et à la pauvreté, les personnes âgées pourraient néanmoins bénéficier de conditions de vie favorables en raison d'une localisation privilégiée en ville, majoritairement située dans les zones centrales (Sabatini, 2006), et d'une stabilité économique acquise lors du passage au troisième âge.

Pratiques de mobilités quotidiennes des personnes âgées : des déplacements réduits et de faibles vitesses

Les mobilités observées au troisième âge se caractérisent par des déplacements de proximité, près du logement, et leur fréquence tend à diminuer avec l'avancée en âge (Lord *et al.*, 2009 ; Pennec, 2006 ; Saad, 2004). En effet, les mobilités réalisées au sein du quartier de résidence représentent plus de 70 % de l'ensemble des mobilités quotidiennes répertoriées lors de l'enquête. La limitation des mobilités dans d'autres quartiers s'accompagne de faibles vitesses au troisième âge ; les résultats de notre enquête montrent que la marche est le mode de déplacement le plus fréquent chez les personnes âgées, représentant 42 % des déplacements répertoriés lors de l'enquête, suivi du bus (29 %), des mobilités multimodales (16 %) de l'automobile (9 %) et du taxi (4 %). Les déplacements réalisés à pied et dans le quartier de résidence s'observent majoritairement à moins de 400 mètres du lieu de résidence et aucun déplacement de ce type n'a été répertorié au-delà de 2,5 kilomètres du domicile.

² Qui s'élève aujourd'hui à 724 real, soit environ 220 euros.

³ En 2000, 86 % des personnes âgées résidant les villes d'Amérique latine étaient propriétaires de leur logement (Centro Latinoamericano y Caribeño de Población (CELADE), division de population de la Commission Economique pour l'Amérique latine et les Caraïbe (CEPAL). Données disponibles sur : <http://www.cepal.org/>). Par ailleurs, l'échantillon de l'enquête est composé de 46 propriétaires contre trois locataires et deux hébergés.

Les faibles mobilités en dehors du quartier de résidence et la prédominance de la marche à pied peuvent trouver leur explication notamment dans les différentes contraintes qui pèsent sur les personnes âgées, dans l'évolution des pratiques des habitants au troisième âge ainsi que dans les caractéristiques du territoire de proximité.

La réduction des déplacements et des vitesses est notamment liée à différentes contraintes vécues au quotidien. Les principales difficultés auxquelles se confrontent les personnes âgées proviennent des dégradations de l'état de santé et d'une perte progressive de l'autonomie. Une partie des personnes âgées doit ainsi renoncer à certaines mobilités quotidiennes ou à réduire leurs sorties en dehors du domicile. Au Brésil, près de 14 % des 60 ans ou plus éprouvaient des difficultés à réaliser 100 mètres à pied en 2008 (IBGE, 2010) en raison de leur état de santé. Ces contraintes ont ainsi un impact considérable sur les pratiques de mobilité et contribuent à créer ou à renforcer les formes d'isolement socio-spatial des personnes âgées (Collombet, 2010 ; Gimbert et Godot, 2010).

Les faibles revenus des enquêtés représentent également une contrainte importante pour les pratiques de mobilité. Bien que les personnes de plus de 65 ans bénéficient de la gratuité des transports publics, l'accès à d'autres moyens de transport, comme l'automobile, qui sont privilégiés par le confort qu'ils offrent, reste fortement limité pour les enquêtés⁴. Le taxi par exemple, fréquemment utilisé pour réaliser les courses, ne représente qu'un usage sporadique et de première nécessité pour les enquêtés. Le coût qu'impliquent ces déplacements motorisés demeure la principale explication de leur faible pratique, aussi bien pour les ménages non-motorisés que pour ceux qui disposent d'une automobile.

De plus, les nouvelles activités observées au troisième âge tendent davantage vers un investissement des espaces de proximité plutôt qu'à des pratiques centrées sur d'autres quartiers de la ville. Les lieux de destination des habitants évoluent ainsi en fonction de l'âge : pour les anciens actifs désormais à la retraite par exemple, le lieu de travail ne constitue plus le principal lieu fréquenté. Alors qu'ils devaient parfois travailler dans d'autres quartiers de la ville en réalisant des déplacements lointains, les aînés optent souvent aujourd'hui pour des mobilités près du lieu de résidence, dès lors qu'ils en ont la possibilité. Rodríguez Vignoli (2008) constate en effet que les habitants non-qualifiés et les ménages les plus modestes ayant de faibles niveaux d'instruction connaissent un fort éloignement entre leur domicile et leur lieu de travail pendant l'âge actif. L'important taux d'analphabétisme (27 enquêtés sur 51) et les situations précaires dont témoignent les enquêtés ont en effet mené un certain nombre d'entre eux à réaliser, durant leur vie active, de longues navettes domicile-travail en raison des faibles opportunités de travail et de l'impossibilité de résider à proximité des quartiers, souvent centraux, où se concentrent les emplois.

Ainsi, parmi les six motifs de déplacements répertoriés lors de l'enquête⁵, on retrouve les motifs liés aux achats, aux pratiques religieuses et aux visites aux membres de la famille qui constituent les principales mobilités quotidiennes des personnes âgées. Ils représentent respectivement 30 %, 19 % et 17 % de l'ensemble des déplacements réalisés au sein du

⁴ Seuls quatre enquêtés étaient équipés d'une automobile lors de l'enquête.

⁵ Les courses, les visites aux membres de la famille, les pratiques religieuses, les loisirs, les pratiques religieuses et le motif « autres » qui regroupe les démarches administratives, aux achats non-alimentaires, au travail, à l'accompagnement des petits-enfants à l'école ou aux activités extra-scolaires, aux visites chez des amis, etc.

quartier de résidence. L'augmentation du temps libre observée chez les personnes âgées leur permet de renforcer certaines pratiques quotidiennes – se rendre plus fréquemment au lieu de culte ou chez des membres de la famille – et d'en développer d'autres, comme les activités de loisirs⁶, ce qui marque un changement de mode de vie au passage au troisième âge (Ferreto, 2010). Ces activités ont l'avantage de pouvoir se réaliser près de la résidence grâce à une offre suffisante de commerces et de services présente dans les trois zones d'étude sélectionnées ainsi qu'à un réseau familial dense dans le même quartier. En ce sens, de nombreuses petites boutiques, des supermarchés de petite et moyenne taille, des unités de santé, et des lieux de cultes sont présents dans les quartiers des trois zones enquêtées et au moins une association du troisième âge et des activités sportives pour les personnes âgées sont proposées à proximité des zones de Brasilit et Vila Arraes. Les visites familiales les plus fréquentes se réalisent également dans le même quartier de résidence en raison d'une forte présence de membres de la famille à proximité ; 37 enquêtés ont évoqué avoir au moins un membre de leur famille résidant le même quartier. Cette tendance soulève les systèmes résidentiels familiaux observés dans l'ensemble des villes latino-américaines où la proximité avec la parentèle constitue un facteur principal dans le choix de localisation du logement (Dureau, 2000).

La réduction des mobilités lointaines et la tendance à la lenteur chez les personnes âgées ne sont donc pas inexorablement liées à une perte d'autonomie, à des difficultés d'accès aux différents moyens de transport ou à une importante dégradation de l'état de santé, mais elles sont également le reflet de nouvelles manières de vivre, d'une alternative aux mobilités contraintes ou encore d'un environnement de proximité favorable dont les ressources sont adaptées aux besoins des habitants.

Pourquoi privilégier les mobilités réduites et les faibles vitesses au troisième âge ?

Disposant de plus de temps libre et de nombreuses ressources à proximité, une partie des personnes âgées a aujourd'hui la possibilité de contourner des mobilités devenues pénibles en raison de la mauvaise qualité des transports, des coûts qu'ils impliquent ou encore des situations de stress et de malaise que peuvent provoquer les déplacements motorisés. Réaliser ses déplacements à pied dans le quartier constitue souvent une solution pour remédier aux déplacements contraignants.

Bien que les trois zones d'étude soient bien desservies par les transports collectifs et qu'une partie des enquêtés bénéficient de la gratuité du ticket de transport, ces avantages ne semblent pas compenser les contraintes que ce type de transport implique. Celles-ci résident davantage dans la qualité du service qui dissuade les personnes âgées d'en faire usage. La surcharge d'usagers aux heures de pointe, des conduites trop rapides, les temps d'attente importants aux arrêts de bus souvent sans assises, des véhicules peu adaptés pour les personnes à mobilité réduite (hauteur de marche et sièges trop élevés) et l'irrespect des chauffeurs de bus ont été les principales contraintes soulevées par les personnes âgées enquêtées. Certaines études constatent en effet des lacunes importantes du transport

⁶ Les activités de loisir représentent 13 % des déplacements réalisés dans le quartier de résidence des enquêtés.

collectif de Recife, notamment en termes de coût temporel qui révèle que le temps d'attente moyen aux arrêts de bus culmine à 35 minutes⁷, un record national, et que la durée moyenne des déplacements atteint 90 minutes⁸, deuxième position après Rio de Janeiro (93 minutes en moyenne), alors que le temps moyen des navettes domicile-travail des *recifenses* correspond à 35 minutes tous moyens de transport confondus (Pereira, Schwanen, 2013). En ce sens, lorsque les personnes âgées doivent se déplacer en dehors du quartier, elles tentent de privilégier une certaine commodité lors des déplacements, en évitant les moyens de transport qui pourraient les exposer à des situations contraignantes. Pourtant, l'utilisation des moyens de transport plus rapides et confortables, comme le sont le taxi et l'automobile individuelle, reste peu accessible aux personnes âgées enquêtées, comme nous l'avons souligné plus haut. S'investir dans l'espace de proximité revient ainsi à contourner un certain nombre de coûts, humains, matériels et temporels, qu'impliquent les déplacements en dehors du quartier de résidence. Ce constat se confirme à travers les données de l'IBGE (2009) qui révèlent que, entre 2008 et 2009, les dépenses liées au transport correspondaient à moins de 10% du total des dépenses des ménages les plus pauvres alors que la moyenne s'élevait à 16% pour l'ensemble des ménages. La réduction des déplacements motorisés peut donc constituer une réelle stratégie des populations les plus défavorisées dès lors que les espaces de proximité proposent une offre de ressources suffisante pour leurs besoins quotidiens.

Ainsi, les enquêtés n'ayant pas de contraintes physiques majeures pour se déplacer privilégient souvent la marche à pied dans la réalisation de leurs activités quotidiennes. Tatiany (65 ans), par exemple, qui ne dispose pas d'automobile, préfère se rendre à pied plusieurs fois par mois au supermarché de proximité plutôt que d'assurer ses achats alimentaires en une seule fois. Ceci l'obligerait, compte tenu du volume important des achats, à revenir en taxi ou à faire appel au service de livraison à domicile, une dépense supplémentaire et significative qu'elle préfère contourner. Les habitants enquêtés privilégient donc ce que Le Breton (2002) appelle la mobilité « paysanne », qui se réalise principalement à pied et caractérise les déplacements des catégories modestes. Ces pratiques pédestres confèrent aux enquêtés une liberté de circulation et une flexibilité quant à la programmation des sorties qui est notamment possible grâce au temps libre dont ils disposent. En effet, les mobilités en dehors du quartier de résidence entraînent des situations plus fréquentes de dépendance vis-à-vis d'un accompagnateur ; des 51 personnes âgées enquêtées, 21 ont précisé qu'elles se faisaient accompagner par une autre personne dès lors qu'elles empruntaient un moyen de transport pour se déplacer. Sortir du quartier de résidence implique donc toute une organisation et des sorties programmées à l'avance. Donner priorité aux mobilités de proximité, en se déplaçant à pied, permet donc de préserver, pour certains enquêtés, leur indépendance et autonomie.

La présence de membres de la famille dans le quartier constitue par ailleurs un soutien potentiel, rassurant pour les personnes âgées. La famille assure les accompagnements lors de la réalisation des courses par exemple, ou encore constitue une aide permanente dans les tâches domestiques du logement. Il est en effet plus aisé de solliciter son entourage lorsqu'il

⁷ Selon une étude réalisée en 2014 par l'Association Nationale de Défense du Consommateur (Proteste) qui a été menée dans huit villes brésiliennes : Belo Horizonte, Brasilia, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador et São Paulo.

⁸ Ibidem.

réside à proximité que lorsque celui-ci demeure dans d'autres quartiers de la ville. Se faire accompagner par une personne dans des quartiers plus éloignés suppose une plus grande disponibilité de la part des accompagnateurs, qui doivent de surcroît être prêts à payer le coût du transport (ticket de bus ou essence pour les personnes motorisées). S'éloigner du lieu de résidence revient alors à renoncer à une partie des ressources que les habitants bénéficient sur place (Fol, 2010).

La présence significative de ressources locales joue ainsi un rôle fondamental dans la réduction des mobilités des habitants (Paquette, 2010). L'absence d'une nécessité à se déplacer, notamment grâce à une localisation favorable dans la ville, renforce ainsi les contraintes liées aux déplacements motorisés et au contraire stimule les mobilités à proximité du lieu de résidence (Coutard, Dupuy, Fol, 2002). Les personnes âgées développent ainsi des tactiques alternatives, comme le sont les délégations de mobilité, lorsque les réductions de mobilité ou l'« immobilité » deviennent un choix consenti.

Les délégations de mobilité : les principales tactiques des personnes âgées dans la réduction des déplacements quotidiens

Bien que les personnes âgées privilégient les pratiques de mobilité pédestre, les sorties en dehors du quartier de résidence sont parfois incontournables lorsque les individus ont recours à des produits ou à des services plus rares qui sont absents à proximité du domicile. Les individus développent ainsi des tactiques quotidiennes qui correspondent à des ajustements par rapport à une norme contraignante (Jouffe et *al.*, 2015) et qui les acquittent des déplacements les plus pénibles. Les « délégations de mobilité » apparaissent comme les principales pratiques développées par les personnes âgées enquêtées qui leur permettent de réduire le nombre de déplacements ou de rester chez eux tout en assurant leurs besoins quotidiens. Les enquêtés ont alors recours à leur réseau familial et relationnel, ainsi qu'à des services spécialisés qui leur permettent de « déléguer » certaines démarches ou tâches qui nécessitent un ou plusieurs déplacements.

Les enquêtés confient fréquemment des tâches à leurs proches, souvent des membres de la famille et notamment les enfants, qui se traduisent par des déplacements ponctuels pour des achats ou des démarches administratives (paiement des factures, poster du courrier, retrait des pensions, retraites ou bénéfices sociaux, etc.). Les personnes âgées utilisent également les services informels de proximité à travers les livraisons à domicile proposées par les marchands ambulants ou les commerces du quartier. Ces mobilités « déléguées » sont principalement réalisées par les enfants ou les petits-enfants motorisés bien que le rôle des voisins soit également important dans les situations d'entraide. Ces derniers peuvent assurer les petits achats quotidiens (le pain, une boisson, des fruits, des légumes, etc.) ou certaines démarches des personnes âgées (paiement de certaines factures dans les guichets du quartier).

Les délégations de mobilités sont donc le résultat d'une volonté de contourner les mobilités « problématiques » mais elles révèlent également le potentiel dont disposent les enquêtés pour réduire leurs mobilités. Le réseau social ou la situation économique des personnes âgées influence donc leur capacité à déléguer les mobilités quotidiennes et à améliorer ainsi

leur qualité de vie. Ainsi Almira (80 ans, Vila Arraes), qui réside avec plusieurs membres de la famille, témoigne de sa facilité à déléguer ses déplacements, contrairement à Tatianny (65 ans, Vila Arraes) qui vit seule et n'a pas de famille dans le quartier :

« Quand je veux quelque chose ou alors si je vois une promo, alors je dis aux filles [ses enfants] d'aller acheter... et donc les filles y vont et elles achètent! Moi je n'y vais plus, au moins comme ça j'économise de l'argent et j'économise mes jambes, c'est pas beau tout ça? » (Almira) ;

« Quand je fais mes courses, j'y vais un jour par semaine, une fois le matin et une autre fois l'après-midi parce que je ne peux pas tout charger, je ne peux pas ramener beaucoup de choses. [...] et le seul qui m'aide c'est Notre Père, il nous regarde tout le temps, nous aide toujours...parce que ma famille, ma fille, ils pensent à moi qu'en regardant ma photo ou en appelant par téléphone...il y a des gens qui ont de la chance et d'autres pas... » (Tatianny)

Les délégations de mobilité permettent d'identifier des inégalités dans les pratiques de mobilité ou d'immobilité. Les habitants qui souhaitent déléguer leurs mobilités dans le but de réduire leurs déplacements ont recours à des moyens, humains ou matériels, qui sont inégalement répartis entre les individus.

Les formes d'immobilité comme un potentiel et marqueurs d'inégalités

Si une grande partie des études sur les mobilités attribuent traditionnellement une valeur positive à celles-ci, en les opposant mécaniquement aux formes d' « immobilité », d'autres recherches, plus rares et plus récentes, insistent pourtant sur le caractère complémentaire de ces pratiques (Bergeon et al., 2013). L'observation des « immobiles » pourrait ainsi prendre tout son sens lorsque l'on sait que ces derniers contribuent à façonner les mobilités de leurs proches par exemple, comme nous l'avons pu voir à travers les délégations de mobilité. Nous pouvons certes observer des facteurs d'inégalité entre les individus en fonction de leurs pratiques de mobilité : les personnes âgées peuvent présenter un accès inégal aux moyens de transport selon leur lieu de résidence, selon leur sexe ou encore selon leur état de santé (Quiroga, 2015). Pourtant, les pratiques d'immobilité, au-delà de constituer un déclencheur de mobilités, peuvent elles aussi être un indicateur d'inégalités lorsqu'elles sont désirées.

Les mobilités « par procuration », pour reprendre l'expression de Bony (2013), peuvent jouer un rôle dans l'amélioration de la qualité de vie des personnes âgées. Celles-ci dispensent les aînés de réaliser des déplacements contraignants et elles permettent également de maintenir des liens forts avec leur entourage. Cette proximité avec leur entourage et les relations entretenues avec le réseau social, principalement familial, influe considérablement sur l'état de santé des personnes âgées (Guzmán et Huenchuan, 2003). En effet, pouvoir déléguer une tâche à un proche confère souvent aux aînés un sentiment d'utilité et joue en faveur d'une valorisation personnelle de soi-même. Ainsi, pour les personnes âgées enquêtées, la valorisation de l'espace de proximité et les situations d'immobilité relative observées ne sont pas nécessairement un signe de repli ou d'isolement, ou encore de dégradation des conditions de vie, elles peuvent aussi constituer un facteur de stabilité et de bien-être.

Certains auteurs ont déjà souligné la nécessité de se pencher sur la « mobilité potentielle » dans l'analyse des inégalités de mobilité (Delaunay *et al.*, 2011). Cette notion renvoie notamment à la « motilité » introduite par Kaufman (2005 :131) qui désigne le potentiel des habitants à se rendre mobiles lorsque ceux-ci « *se dotent d'accès et de compétences, non pas pour être mobiles, mais afin de s'assurer contre les risques de toutes sortes* ». Le potentiel de mobilité ne doit donc pas se mesurer en fonction d'une mobilité effective mais plutôt en identifiant les différents facteurs, capacités ou ressources dont disposent les individus pour assurer leurs besoins quotidiens. Les effets positifs ou négatifs des formes de mobilité ou d'immobilité reposent alors sur la maîtrise que les individus présentent dans la réalisation des pratiques spatiales qu'ils jugent bénéfiques dans leur quotidien.

Pourtant, tout comme la capacité des individus à se rendre mobiles ou à accéder à de multiples vitesses à travers l'usage de différents moyens de transport, l'immobilité requiert également un certain nombre de ressources qui sont inégalement réparties entre les individus. Les aînés désireux de demeurer chez eux ou dans leur quartier de résidence ne sont pas tous en égale condition de déployer des tactiques de limitation volontaire des mobilités leur permettant d'améliorer leur confort de vie. Pouvoir limiter les déplacements en bus, pouvoir déléguer des mobilités et ainsi s'investir dans les espaces de proximité, à savoir le logement ou le quartier de résidence, dépend essentiellement des caractéristiques du réseau social des aînés ainsi que de l'offre d'aménités dans l'espace de proximité.

Composé de la famille, du voisinage ou encore des amis, le réseau social joue un rôle spécifique dans la capacité des individus à maîtriser leurs (im) mobilités quotidiennes. Le soutien de la famille est omniprésent dans les délégations de mobilité et dans les aides économiques, fonctionnelles ou instrumentales qui permettent aux personnes âgées de réduire les mobilités en dehors du lieu de résidence. Il convient de souligner que, dans le contexte brésilien, cette ressource familiale devient souvent indispensable pour les personnes âgées en perte d'autonomie qui, faute de moyens, ne pourraient faire appel aux institutions spécialisées ou aux services d'assistance pour un soutien quotidien. L'aide « informelle » de la famille constitue ainsi une pratique largement répandue en Amérique latine et notamment au Brésil où, selon une étude réalisée par Saad (2003), 92 % des personnes âgées reçoivent une Aide dans les Activités Instrumentales de la Vie Quotidienne (AIVD⁹). La taille de la famille, les relations qu'entretiennent ses membres, le lieu de résidence de ceux-ci, mais aussi les caractéristiques sociodémographiques des individus influent ainsi sur le potentiel d'immobilité des habitants.

La proximité des membres de la famille est a fortiori incontournable dans la réduction des mobilités. L'enquête nous a permis d'identifier différents types de soutiens apportés par la famille selon le lieu de résidence des individus. Ainsi, plus la famille des enquêtés s'éloigne du lieu de résidence des personnes âgées et moins celles-ci ont la possibilité de déléguer leurs déplacements quotidiens à un parent. Selon les distances géographiques qui séparent les enquêtés de leur famille, le type de soutien varie, tout comme sa fréquence. Nous avons pris en compte les cinq types d'aides les plus présentes apportées aux personnes

⁹ L'auteur différencie l'AIVD, qui correspond à une aide dans la préparation des repas, dans la gestion des revenus, dans la réalisation des courses, ou encore dans la réalisation des tâches ménagères, à l'AFVD (Aide dans les activités Fonctionnelles de la Vie Quotidienne), lorsque les personnes âgées reçoivent une aide pour se laver, pour manger, s'habiller, etc.

enquêtées : les accompagnements (lors des sorties), les délégations de mobilité, le soutien matériel (sommes d'argent, denrées alimentaires et biens matériels) les aides instrumentales (réalisation des tâches domestiques, la gestion des revenus, etc.) et les aides fonctionnelles (se laver, s'habiller, se coucher, marcher, etc.). On constate que ces aides interviennent surtout à l'intérieur du ménage : la cohabitation avec d'autres personnes favorise donc la diversité et la fréquence des aides reçues par les aînés. Compte tenu du nombre important de cohabitations au Brésil, 79 % des personnes âgées ont évoqué recevoir de l'aide de la part d'un membre du ménage, selon l'étude réalisée par Saad (2003). Plus le réseau social s'éloigne du lieu de résidence des enquêtés, plus les aides envers les aînés tendent donc à diminuer et à se spécifier davantage.

D'autre part, la disponibilité du réseau social et la capacité de ce dernier à se rendre mobile sont des conditions essentielles pour permettre les réductions de mobilité des aînés. Ainsi, on constate qu'une grande partie des aides perçues par les personnes âgées émanent des inactifs et des femmes au foyer. De la même façon, les délégations de mobilités, notamment celles liées aux courses, sont souvent assurées par des personnes qui ont accès à au moins un moyen de transport :

« Elle [sa fille] achète pour le mois, elle achète tout ce dont j'ai besoin [...] parfois elle y va en bus et au retour elle prend le taxi...parfois c'est son mari qui a une voiture qui l'accompagne »
(Eulalia, 65 ans, Brasilit)

« C'est mon fils qui fait les courses, il y va une fois par mois ou plusieurs fois, ça dépend parce que comme il y va à vélo, parfois il ne peut pas tout emmener en une seule fois » (Victor, 70 ans, Cordeiro)

Les caractéristiques de la parentèle, les moyens financiers et matériels dont elle dispose, ainsi que la distance de son lieu de résidence et celui de la personne âgée influent donc de façon déterminante dans les pratiques de mobilité ou d'immobilité des personnes enquêtées. « L'immobilité » ou la réduction des mobilités des personnes enquêtées n'est donc possible que si la parentèle augmente, que si elle maintient des relations positives avec les personnes âgées et réside à proximité de ces derniers.

Les aménités présentes à proximité du lieu de résidence jouent également un rôle important dans la réduction des déplacements et des vitesses au troisième âge. En prenant l'exemple des services de livraison à domicile, ceux-ci sont sollicités par les habitants uniquement lorsque le point d'achat est situé au sein du quartier de résidence. Les courtes distances de livraison permettent d'en réduire le coût, qui reste ainsi accessible pour un grand nombre d'habitants. Aucune personne n'a ainsi déclaré dépenser plus de 10 reais (environ 3€40) pour une livraison à domicile. Dans le cas de la zone d'étude de Cordeiro, les supermarchés sont plus éloignés du lieu de résidence des habitants, ce qui augmente le coût du service de livraison à domicile. Ce constat pourrait expliquer le fait qu'aucun enquêté de Cordeiro ne fait appel à ce type de services. Les enquêtés qui ont accès à la livraison à domicile, grâce à la proximité des commerces qui proposent ce service, s'affranchissent alors des sorties liées aux courses, rendues pénibles par la cargaison de volumes importants de marchandises. Monica (65 ans), résidente à Vila Arraes, doit prendre le taxi au retour des courses en raison des problèmes de santé qui ne lui permettent pas d'assurer la cargaison des achats à pied jusqu'à chez elle. L'enquêtée fait ainsi part de ses difficultés à payer le taxi et déplore le manque de choix, en termes de déplacement, qui s'offrent à elle dans la réalisation de ces

achats. L'éloignement des commerces, bien qu'il se mesure en centaines de mètres, rend leur accès plus difficile, notamment pour les habitants les plus démunis et souffrant d'importants problèmes de santé.

La proximité des services de santé favorise également la réduction des mobilités des personnes âgées, du moins pour celles qui ont la chance d'y avoir accès. A Brasilit et Vila Arraes, les visites quotidiennes des agents de santé au domicile des habitants permettent aux aînés de se procurer plus aisément les médicaments dont ils ont besoin. Bien que le rôle des agents de santé se cantonne à un suivi préventif de l'état de santé des habitants, ils peuvent néanmoins leur apporter certains types de médicaments fournis gratuitement dans les postes de santé ou obtenir un rendez-vous médical sans que les personnes âgées aient à se déplacer préalablement au poste. A contrario, le service de santé proposé à Cordeiro présente de nombreuses lacunes liées à un manque d'organisation et de personnel : certains habitants n'ont par exemple jamais bénéficié des visites des agents de santé. Les enquêtés doivent alors se déplacer au poste du secteur ou se rendre à une unité médicale plus éloignée en passant par des longues files d'attente avant de se munir de médicaments ou d'obtenir une consultation.

Perçues comme un atout dans la qualité de vie des enquêtés, les ressources de la proximité et la présence d'un réseau familial dense dans le quartier favorisent ainsi l'ancrage territorial des habitants dans leur espace de proximité ; un schéma de vie visiblement idéal pour les personnes âgées enquêtées.

Conclusion

De nombreuses études sur les mobilités quotidiennes postulent que ces dernières permettent d'atténuer en partie les effets négatifs des inégalités et de la ségrégation urbaine. Notre enquête a toutefois montré que certaines tactiques d'immobilité pouvaient constituer un potentiel dans la réduction des contraintes quotidiennes éprouvées par les personnes âgées. S'éloigner du lieu de résidence est souvent mal vécu par les habitants dont l'état de santé rend difficile les déplacements et pour qui les coûts des moyens de transport plus rapides, tels que le taxi par exemple, pèsent sur leurs faibles revenus. Les réductions de mobilité, quand elles sont possibles, peuvent constituer une amélioration dans la qualité de vie de ces dernières. De ce fait, les habitants doivent puiser dans leurs ressources humaines (réseau familial et relationnel) et matérielles (commerces et services de proximité, leurs propres revenus, etc.) afin d'assurer de faibles mobilités et de pouvoir s'investir plus largement dans leur domicile ou dans le quartier de résidence. Des inégalités se dégagent ainsi entre les individus, entre ceux qui disposent de l'aide de leur famille pour déléguer leur mobilité par exemple, et ceux qui n'ont d'autre choix que de se déplacer quotidiennement malgré les contraintes qu'impliquent leurs sorties.

L'unique observation des mobilités effectives ou des formes d'immobilité n'est donc pas le reflet des conditions de vie des habitants. C'est de leur maîtrise et des multiples facteurs, matériels ou immatériels, qui caractérisent l'environnement proche que l'on dégage des contraintes plus ou moins importantes vécues au quotidien. En ce sens, l'articulation des choix, des désirs, des aspirations ou encore des projets de vie des habitants ainsi que des

pratiques de mobilité pourraient constituer une méthode d'analyse des inégalités intéressante, en identifiant ainsi les capacités ou les « capacités » (Sen, 1992) de chaque individu à réaliser ce dont il désire.

Ainsi, les pratiques de faibles mobilités ou de lenteur ont également leur place dans l'étude des inégalités et dans l'analyse des conditions et des modes de vie des habitants. Elles pourraient par ailleurs représenter une tendance de plus en plus fréquente dans le contexte des villes latino-américaines et ce, pour d'autres groupes d'âge, compte tenu de l'étalement urbain et des nombreux problèmes de circulation aujourd'hui observés dans ces espaces.

Références

AMAR G. (2010), *Homo mobilis, le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance*, Limoges, FYP éditions, 207p.

BACQUE M.-H., FOL S. (2007) « L'inégalité face à la mobilité: du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie* Vol. 33 (1), pp.89-104.

BERGEON C., DUREAU F., IMBERT C., LE ROUX G., LESSAULT D. (dir.) (2013) « Et l'immobilité dans la circulation ? », Poitiers, revue e-migrinter, n°11, 204p.

BONY L. (2013) « Enfermement et mobilités : les détenus et leurs proches à l'épreuve de l'incarcération », Poitiers, revue e-migrinter, n° 11, pp. 27-136.

COLLOMBET C. (2010) « Habitat et urbanisme face au vieillissement », in GIMBERT V, GODOT C., *Vivre ensemble plus longtemps*, Centre d'analyse stratégique, La documentation française, Rapports et documents n°28, pp.153-187.

COUTARD O., DUPUY G., FOL S. (2002) « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », *Espace et Société*, n° 108-109, pp.155-176.

COUtrim R. (2010), *A velhice invisível. O cotidiano de idosos que trabalham nas ruas de Belo Horizonte*, São Paulo, Annablume, 192p.

DELAUNAY D, FOURNIER J.-M., CONTRERAS Y. (2011) « Peut-on mesurer le capital de mobilité pour évaluer ses différenciations sociodémographique et intra-urbaine? Le cas des habitants de la zone métropolitaine de Santiago du Chili », *Communication au colloque Mobilités Spatiales et Fluidités Sociales* les 24 et 25 mars 2011, 16p.

DUREAU F. (2000) « Bogotá : une double dynamique d'expansion spatiale et de densification d'espaces déjà urbanisés », in DUREAU F. et al., *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Paris, Anthropos-IRD, pp.81-91.

DUREAU F., GOUËSET V. (2010) « Formes de peuplement et inégalités de déplacements, L'évolution des mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogotá : Soacha

et Madrid (1993-2009) », in BERTRAND M. (dir.), *Mobilité, pauvretés : les villes interrogées*, Paris, Armand Colin, pp.131-156.

FERRETO L. (2010) « Representação social no envelhecimento humano », in MALAGUTTI W., BERGO A.-M. (dir.), *Abordagem interdisciplinar do idoso*, Rio do Janeiro, Editora Rubio, pp.23-36.

FOL S. (2010) « Encouragement ou injonction à la mobilité ? », *Projet*, n° 314, pp.52-58.

GIMBERT V., GODOT C. (dir.), (2010), *Vivre ensemble plus longtemps*, Centre d'analyse stratégique, La documentation française, *Rapports et documents* n°28, 308p.

GUZMÁN J. M., HUENCHUAN S. (2003) « Redes de apoyo de personas mayores : marco teórico conceptual », Santiago de Chile, 51^{ème} Congrès International d'Américanistes, 30p.

IBGE (2010) « Sintese de indicadores Sociais, Uma análise das condições de vida da população brasileira », *Estudos e Pesquisas*, n° 27, 317p.

IBGE (200), *Pesquisa de Orçamentos Familiares 2008-2009*, Rio de Janeiro, IBGE
http://www.ibge.gov.br/home/xml/pof_2008_2009.shtm, consulté le 20 août 2015.

JOUFFE Y., CAUBEL D., FOL S., MOTTE-BAUMVOL (2015) « Faire face aux inégalités de mobilité », *Cybergeog : European Journal of Geography*, article 708
<http://cybergeog.revues.org/26697>, consulté le 30 juillet 2015.

KAUFMANN V. (2005) « Mobilités et réversibilités: vers des sociétés plus fluides? », *Cahiers internationaux de sociologie*, n°118, pp.119-135.

LE BRETON E. (2002), *La mobilité quotidienne dans la vie précaire*, Paris, Institut pour la ville en mouvement, 45p.

LE BRETON E. (2005), *Bouger pour s'en sortir*, Paris, Armand Colin, 247p.

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 », *Cybergeog : European Journal of Geography*, article 444, 23p.
<http://cybergeog.revues.org/22090>, consulté le 30 juillet 2015.

PAQUETTE C., (2010), « Mobilité quotidienne et accès à la ville des ménages périurbains dans l'agglomération de Mexico, une lecture des liens entre pauvreté et mobilité », in Bertrand M. (dir.), *Mobilité, pauvretés : les villes interrogées*, Paris, Armand Colin, pp.157-176.

PENNEC S. (2006) « Les pratiques de la ville : entre anonymat et proximité », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°100, pp. 51-58.

PEREIRA R. H. M., SCHWANEN T. (2013), Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo, Brasília, IPEA, 31p.

http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1813.pdf, consulté le 20 août 2015.

QUIROGA P. (2014), Mobilités urbaines et inégalités : le cas des personnes âgées des milieux populaires de Recife (Brésil), Thèse de Géographie, Université Rennes 2, 397p.

QUIROGA P. (2015) « Quelles mobilités quotidiennes des populations pauvres et vieillissantes à Recife ? », Espace populations sociétés, 22p.

<http://eps.revues.org/5841>, consulté le 30 juillet 2015.

RAMADIER T. (2006) « Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position ? », in AUTHIER J.-Y. et al., 2006, Le quartier, actions politiques et pratiques sociales, Paris, La Découverte, pp. 127-138.

REDONDO N. (dir.), (2011) « Envejecimiento poblacional y condiciones de vida de los adultos mayores. La situación paraguaya en perspectiva latinoamericana », ALAP (Red de Envejecimiento de la Asociación Latinoamericana de Población, Asunción, Revista Perspectivas Sociales, 14/2, pp.47-68.

RODRIGUEZ VIGNOLI J. (2008) « Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina », Santiago, Eure, 34/103, pp.49-71.

<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000300003>, consulté le 30 juillet 2015.

SABATINI F. (2006), La segregación del espacio en las ciudades de América Latina, Banco Interamericano de Desarrollo, 45p.

SAAD P. (2003) « Transferencias informales de apoyo de los adultos mayores en América Latina y el Caribe: Estudio comparativo de encuestas SABE », CEPAL, Notas de Población, n°77, pp.175-218.

SAAD P. (2004) « Transferência de apoio intergeracional no Brasil e na América latina », in CAMARANO A. (dir.), Os novos idosos brasileiros, muito além dos 60?, Rio de Janeiro, IPEA, p.169-209.

SEM A. (1992), Inequality reexamined, Oxford University Press, 224p.

SUAREZ R., PESCIETTO C. (2005) « Sistemas de protección social para el adulto mayor en América Latina y el Caribe », Revista Panam Salud Publica, 17/5-6, pp.419-428.